

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

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

RAP 91 “Reglas de Vuelo y Operación General - Parte I: Aeronaves, Parte II: Aviones Grandes y Turborreactores” (Tercera Edición), que pasará a ser RAP 91 “Reglas de Vuelo y Operación General - Parte I: Aeronaves, Parte II: Aviones Grandes y Turborreactores” (Tercera Edición, Enmienda 1)

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

EXNOR N°: 116-2025

PNOR N°: 014-2025

DIRECCIÓN DE LÍNEA DE PROCEDENCIA DE LA PROPUESTA NORMATIVA:

DIRECCION DE REGULACIÓN, PROMOCIÓN Y DESARROLLO AERONÁUTICO (DRPA)

Registro de ingreso N°
I-033257-2026

Fecha de ingreso
N°: *(20.08.2025)*

Inicio:

Inicio: *(20.08.2025)*

COORDINACIÓN TÉCNICA QUE PROPONE:

COORDINACION TÉCNICA DE NORMAS, EVALUACION Y DIFUSION (CTNED)

Término:

Término: 04.11.2025

(Nombre completo de RED que propone)

Luis Zavala Sierra CTNED, Julio Ríos Vienrich CTNED/OPS y Alejandro Alva Panduro CTNED/AIR - DRPA

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 2 del Anexo 19, de la OACI, relativa a:

Mejora de las disposiciones sobre el sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS); ampliación de las disposiciones sobre el SMS para abarcar:

- a) a los explotadores titulares de un certificado de explotador de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) autorizados a realizar vuelos internacionales;
- b) los organismos de mantenimiento aprobados que presten servicios a los explotadores de helipuertos certificados; y disposiciones relativas al desarrollo de la inteligencia en seguridad operacional para facilitar el proceso de decisión en la aviación.

Enmienda 50 del Anexo 6, Parte I de la OACI, relacionado a los cambios consiguientes para alinear referencias con los nuevos PANS-MET.

Enmienda 48 del Anexo 2, de la OACI, relativa a:

- a) definiciones relativas a los planes de vuelo y la presentación de planes de vuelo; y
- b) certificados relativos a las operaciones con sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en el espacio aéreo controlado y en los aeródromos al 26 de noviembre de 2026.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)**Código: F-DRP-NED-006****Revisión: Original****Fecha: 20.03.2018****PROPUESTA NORMATIVA RAP 91**

Enmienda 47 del Anexo 2, de la OACI, relacionada a los Certificados y autorizaciones de RPAS; definiciones de RPAS y enlace C2 (evaluada y no aplicable a la presente propuesta normativa)

Enmienda 42 del Anexo 6, Parte II de la OACI, relacionada con los Cambios consiguientes para alinear referencias con los nuevos PANS-MET.

Enmienda 41 del Anexo 6, Parte II de la OACI, relacionada a la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE) con las nuevas definiciones de plan de vuelo, que se actualizan, y la aclaración de las referencias a los planes de vuelo en las distintas partes del Anexo 6 Parte II.

Enmienda 40 del Anexo 6, Parte II de la OACI, relacionada con la Sección 1, Capítulo 1.1 Definiciones.

Enmienda 26 del Anexo 6, Parte III de la OACI, relacionada con los Cambios consiguientes para alinear referencias con los nuevos PANS-MET.

Enmienda 25 del Anexo 6, Parte III de la OACI, relacionada con la Definiciones referidas a los planes de vuelo y la implementación inicial de los servicios de información de vuelo y flujo para el entorno cooperativo (FF-ICE).

Enmienda 24 del Anexo 6, Parte III de la OACI, relacionada con la Sección 1, Capítulo 1.1 Definiciones.

Enmienda 110 del Anexo 8 de la OACI, relacionado a las operaciones internacionales de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) en espacios aéreos controlados y aeródromos (Enmienda evaluada y No aplicable a la presente regulación).

Enmienda 109 del Anexo 8 de la OACI, relacionado al mantenimiento de la aeronavegabilidad (IDS), y:

- a) Responsabilidades de los Estados en caso de modificaciones y reparaciones hechas por terceros, y supresión de incendios en el compartimiento de carga; y
- b) mantenimiento de aeronaves en lo que respecta al proceso de matriculación, desmatriculación y transferencia de matrícula.

Ley de aeronáutica civil 27261 y su Reglamento

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

Reglamento LAR 91, Segunda Edición, Enmiendas 14 y 15

Informe Técnico - Legal CODA N° 001-2024-Fuerza Aérea del Perú

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

Reunión de Validación: *(Nombres completos de participantes de equipo multidisciplinario-utilizar una fila por cada reunión)*

Fecha:
(dd.mm.aaaa)

Luis Zavala Sierra (CTNED), el Personal NED Manuel Apolaya Espinoza, la Especialista NED/OPS Mercedes Delpino Aspiazu, el Especialista NED/AIR Alejandro Alva Panduro, el Especialista NED/OPS Julio Ríos Vienrich por la Dirección de Regulación, Promoción y Desarrollo Aeronáutico (DRPA); por parte, de la Dirección de Certificación y Autorización (DCA), Ulises Vilchez Gómez CTCER, Javier Alemán Urteaga CTCER/RED_OPS, Enrique Astete CTCER/RED_OPS, Enrique Távara García CTCER/RED_AIR, Alfonso Rivera Santander CTCER/RED_OPS y por parte de la Dirección de Seguridad Aeronáutica (DSA), Luis Enrique Luna Calderón CTNAV/RED_NAV, Sady Orlando Beaumont Valdez CTNAV/RED_NAV, Mariyol Del Carmen Alcazar Zamora CTOPS, Luis Sipán Hernández CTOPS/RED_OPS y Oscar Vilela Ojeda CTAIR.

04.11.2025

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

TEXTO DE LA NORMA VIGENTE	PROPUESTA DE REVISIÓN	SUSTENTO DE LA REVISIÓN	Otras normas afectadas/Diferencias con normas OACI/LAR
PARTE I – AERONAVES	PARTE I – AERONAVES		
CAPÍTULO A	CAPÍTULO A		
GENERALIDADES	GENERALIDADES		
...	...		
91.005 Definiciones, abreviaturas y símbolos	91.005 Definiciones, abreviaturas y símbolos		
(a) ...	(a) ...		
...	...		
(19) Altitud de presión de cabina. Altitud de presión correspondiente a la presión que existe en el interior de la cabina de la aeronave.	(19) Altitud de presión de cabina. Altitud de presión correspondiente a la presión que existe en el interior de la cabina de la aeronave.	Se elimina por estar repetida en la definición N° 18 de la RAP 91 vigente	
	Aeronavegabilidad Continua. Son todos los procedimientos y acciones que tienden a mantener la aeronavegabilidad de una aeronave en forma continua y segura.	Se incluye texto sombreado en concordancia de la Enmienda 41 Parte II del Anexo 6.	
...	...		
(60) Datos de seguridad operacional. Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación que se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.	(60) Datos sobre seguridad operacional. Conjunto de hechos o valores definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, con fines de referencia, procesamiento o análisis que se utiliza podrían usarse para mantener o mejorar la seguridad operacional.	Se tacha texto en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 Definiciones	
<i>Nota. — Dichos datos de seguridad operacional se recogen de actividades proactivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, entre ellas las siguientes:</i> a) investigaciones de accidentes o incidentes; b) notificaciones de seguridad operacional; c) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad; d) Supervisión de la eficiencia operacional; e) inspecciones, auditorías, constataciones; o f) estudios y exámenes de seguridad operacional.	<i>Nota. — Dichos datos de seguridad operacional se recogen de actividades proactivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, entre ellas las siguientes:</i> a) investigaciones de accidentes o incidentes; b) notificaciones de seguridad operacional; c) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad; d) Supervisión de la eficiencia operacional; e) inspecciones, auditorías, constataciones; o f) estudios y exámenes de seguridad operacional		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

...	...		
(69) Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo. - Cualquiera de los tres tipos de aparatos que se describen a continuación, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:	(69) Dispositivo de instrucción para simulación de vuelo (FSTD). - Cualquiera de los tres tipos de aparatos que se describen a continuación, en los cuales se simulan en tierra las condiciones de vuelo:		
(i) <i>Simulador de vuelo:</i> proporciona una representación exacta del puesto de mando de un tipo particular de aeronave, al grado que simula fielmente las funciones de los mandos y de los sistemas instalados: mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el medio ambiente normal de los miembros de la tripulación de vuelo y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.	(i) <i>Simulador de vuelo (FFS):</i> proporciona una representación exacta del puesto de mando-pilotaje de un tipo particular de aeronave, o una representación exacta del RPAS al grado que simula fielmente con fidelidad las funciones de los mandos y de los sistemas instalados: mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, el medio ambiente entorno normal de los miembros de la tripulación de vuelo y la performance y las características de vuelo de ese tipo de aeronave.	En concordancia con la décimo Novena Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas (RPEO/19):	
(ii) <i>Entrenador para procedimientos de vuelo:</i> produce con toda fidelidad el medio ambiente del puesto de mando y simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos y de los sistemas instalados: mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.	(ii) <i>Entrenador para procedimientos de vuelo (FTD):</i> produce con toda fidelidad el medio ambiente un entorno del puesto de mando o un entorno de RPAS y simula las indicaciones de los instrumentos, las funciones simples de los mandos y de los sistemas instalados: mecánicos, eléctricos, electrónicos, etc., de a bordo, y la performance y las características de vuelo de las aeronaves de una clase determinada.	En concordancia con la décimo Novena Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas (RPEO/19): Anexo 6 Parte IV	
(iii) <i>Entrenador básico de vuelo por instrumentos:</i> está equipado con los instrumentos apropiados y simula el medio ambiente del puesto de mando de una aeronave en vuelo, en condiciones de vuelo por instrumentos.	(iii) <i>Entrenador básico de vuelo por instrumentos (ATD):</i> está equipado con los instrumentos apropiados y simula el medio ambiente entorno del puesto de mando de una aeronave en vuelo o un entorno de RPAS , en condiciones de vuelo por instrumentos.		
(83) Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave	(83) Estado de fabricación. El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave motor o hélice.	Se tacha texto y se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 Definiciones	
(85) Estado de matrícula. - Estado en el cual está matriculada la aeronave.	(85) Estado de matrícula. - Estado en el cual está matriculada la aeronave	Se tacha texto y se incluye texto sombreado en concordancia con	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

Nota. - En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula.	Nota. - En el caso de matrícula de aeronaves de una agencia internacional de explotación sobre una base que no sea nacional, los Estados que constituyan la agencia están obligados conjunta y solidariamente a asumir las obligaciones que, en virtud del Convenio de Chicago, corresponden al Estado de matrícula. Véase al respecto la Resolución del Consejo del 14 de diciembre de 1967 sobre nacionalidad y matrícula de aeronaves explotadas por agencias internacionales de explotación, que figura en los Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional (Doc 9587).	la enmienda 2 del anexo 19 Definiciones	
...	...		
(111) 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	(111) 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. Métrica que se usa para medir y monitorear el rendimiento en seguridad operacional del Estado o proveedor de servicios, que incluye sus avances hacia el logro de un objetivo de seguridad operacional.	Se tacha texto y se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 Definiciones	
(112) Información sobre seguridad operacional. Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para fines de gestión de la seguridad operacional.	(112) Información sobre seguridad operacional. Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o analizados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para fines de gestión de la seguridad operacional y el desarrollo de inteligencia de seguridad operacional.	Se tacha texto en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 Definiciones	
	Liberación de mantenimiento. Documento que contiene una certificación que confirma que el trabajo de mantenimiento al que se refiere se ha completado satisfactoriamente de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad correspondientes.	En concordancia de la Enmienda 41 Parte II del Anexo 6.	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(119)Libro de a bordo (bitácora de vuelo).- Un formulario firmado por el Piloto al mando (PIC) de cada vuelo, el cual debe contener: la nacionalidad y matrícula del avión, fecha, nombres de los tripulantes, asignación de obligaciones a los tripulantes, lugar de salida, lugar de llegada, hora de salida, hora de llegada, horas de vuelo, naturaleza del vuelo (regular o no regular), incidentes, observaciones, en caso de haberlos y firma del PIC.	(119) Libro de a bordo (bitácora de vuelo).- Un formulario firmado por el Piloto al mando (PIC) de cada vuelo, el cual debe contener: la nacionalidad y matrícula del avión la aeronave, fecha, nombres de los tripulantes, asignación de obligaciones a los tripulantes, lugar de salida, lugar de llegada, hora de salida, hora de llegada, horas de vuelo, naturaleza del vuelo (regular o no regular), incidentes, observaciones, en caso de haberlos y firma del PIC.	En concordancia con la décimo Novena Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas (RPEO/19):	
(135)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. <i>Nota.- Los Estados pueden aceptar y hacer mención a las mejores prácticas de la industria al preparar reglamentos para cumplir los requisitos del Anexo 6, Parte II.</i>	(135) 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. <i>Nota.- Los Estados pueden aceptar y hacer mención a las mejores prácticas de la industria al preparar reglamentos para cumplir los requisitos del Anexo 6, Parte II.</i>	Se tacha texto en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 Definiciones	
...	...		
(136) Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional. La meta proyectada o prevista del Estado o proveedor de servicios que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un periodo de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional.	(136) Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional. La meta proyectada o prevista del Estado o proveedor de servicios que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un periodo de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional.	Se tacha texto en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 Definiciones	
	Norma consensuada. - Para los propósitos de certificación de una aeronave deportiva liviana, es una norma acordada desarrollada por la industria, que se aplica al diseño, producción y aeronavegabilidad de la aeronave. Incluye, aunque no limitado, las normas para el diseño y performance de la aeronave, equipamiento requerido, sistemas de garantía de la calidad del fabricante, procedimientos de	Se incluye texto sombreado en armonización con el párrafo 91.001 (a) LAR 91 y con los requisitos de emisión de certificado de aeronavegabilidad especial para aeronaves de categoría deportiva liviana (LSA)	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

	verificación de aceptación de producción, instrucciones de operación, procedimientos de mantenimiento e inspección, identificación y registro de modificaciones mayores y alteraciones mayores, y mantenimiento de la aeronavegabilidad.	descritos en la Sección 21.868 de la RAP 21	
...	...		
	Objetivo de seguridad operacional. Declaración relativa al resultado de seguridad operacional que se persigue.	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del Anexo 19 Definiciones	
	Plan de vuelo. - Información especificada, respecto a un vuelo o una parte de un vuelo previsto de una aeronave. <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>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la Sección 1 - Capítulo 1.1 Definiciones de la Enmienda 41 de la Parte II, Enmienda 25 de la Parte III del Anexo 6 y la Enmienda 48 del Anexo 2, de la OACI.	
...	...		
(176) Plan de vuelo actualizado. - Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, que resultan de incorporar autorizaciones posteriores.	(176) Plan de vuelo actualizado (CPL). - Plan de vuelo que comprende las modificaciones, si las hay, refleja las modificaciones en el plan de vuelo presentado, de haberlas, que resultan de incorporar autorizaciones ATC posteriores.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado en concordancia con la Sección 1 - Capítulo 1.1 Definiciones de la Enmienda 48 del Anexo 2, de la OACI	
	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.	Se incluye texto sombreado en concordancia con la Sección 1 - Capítulo 1.1 Definiciones de la Enmienda 41 de la Parte II del Anexo 6 de la OACI.	
...	...	...	
	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.	Se incluye texto sombreado en concordancia con la Sección 1 - Capítulo 1.1 Definiciones de la Enmienda 41 de la Parte II del	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

	<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>	Anexo 6, Enmienda 25 de la Parte III del Anexo 6 y la Enmienda 48 del Anexo 2, de la OACI	
...	...		
(178) Plan de vuelo repetitivo (RPL). - Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilice repetidamente.	(178) Plan de vuelo repetitivo (RPL).- Plan de vuelo relativo a cada uno de los vuelos regulares que se realizan frecuentemente con idénticas características básicas, presentados por los explotadores para que las dependencias de los servicios de tránsito aéreo (ATS) los conserven y utilice repetidamente.	Se elimina texto tachado en concordancia con la Sección 1 - Capítulo 1.1 Definiciones de la Enmienda 48 del Anexo 2, de la OACI	
...	...		
(183) Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Conjunto integrado de reglamentos y actividades destinado a mejorar la seguridad operacional.	Programa estatal de seguridad operacional (SSP). Conjunto integrado de leyes, reglamentos, políticas, objetivos, procesos, procedimientos y actividades con el objetivo de destinado a mejorar gestionar la seguridad operacional a nivel estatal.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del Anexo 19 Definiciones	
	Servicios de escala. Servicios necesarios para la llegada de la aeronave a un aeropuerto y su salida de este, con exclusión de los servicios de tránsito aéreo.	Se inserta texto sombreado en concordancia con la Enmienda 48 del Anexo 2, de la OACI Definiciones	
(232) 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. <i>Nota 1.- ...</i> <i>Nota 2.- El tiempo de vuelo en vuelos de entrenamiento o en simulador son parte de esta definición y está sujeto a las limitaciones de este reglamento para establecer los requisitos de descanso después de esa actividad</i>	(232) 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 completamente al finalizar para dar por terminado el vuelo. <i>Nota 1.- ...</i> <i>Nota 2.- El tiempo de vuelo en vuelos de entrenamiento o en simulador son parte de esta definición y está sujeto a las limitaciones de este reglamento para establecer los requisitos de descanso después de esa actividad</i>	Se elimina texto tachado e inserta texto sombreado en concordancia con la definición de OACI en la Sección 1 “GENERALIDADES”, Capítulo 1.1 “DEFINICIONES” de la Parte II del Anexo 6 – Decimoprimer edición, Enmienda 41.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(233) Tiempo de vuelo - helicópteros. - Tiempo total transcurrido desde el momento que las palas del rotor comienzan a girar, hasta el momento en que el helicóptero se detiene completamente al finalizar el vuelo y se detienen las palas del rotor	(233) Tiempo de vuelo - helicópteros. - Tiempo total transcurrido desde el momento que las palas del rotor del helicóptero comienzan a girar, hasta el momento en que el helicóptero se detiene completamente al finalizar el vuelo y se detienen las palas del rotor	Se elimina texto tachado e inserta texto sombreado en concordancia con la definición de OACI en la Sección 1 - Capítulo 1.1 "DEFINICIONES" de la Parte III del Anexo 6 – Decimoprimera edición, Enmienda 25.	
...	...		
(b) Las siguientes abreviaturas son de aplicación para este reglamento:	(b) Las siguientes abreviaturas son de aplicación para esta regulación este reglamento: ADIZ – Zona de identificación de Defensa Aérea CE – Elemento crítico CPL – Plan de vuelo actualizado FPL o eFPL – Plan de vuelo presentado IDS – Informe de dificultades en servicio LSA – Aeronave Deportiva Liviana (Light Sport Aircraft) NAT HLA – Espacio Aéreo de alto nivel del Atlántico Norte PANS – Procedimientos para los servicios de navegación aérea PPF – Plan de vuelo preliminar MET – Meteorología	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del Anexo 19 Definiciones. Se incluye texto sombreado en concordancia con la nota de la Enmienda 42 de la Parte II, Enmienda 26 de la Parte III 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 91

Capítulo B: Reglas de vuelo	Capítulo B: Reglas de vuelo		
...	...		
91.155 Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes Las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes figuran en la Tabla 1* del Apéndice A.	91.155 Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes Las mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes figuran en la Tabla 1* del Apéndice A 1 .	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.210 Plan de vuelo: Presentación	91.210 Plan de vuelo: Presentación		
...	...		
(c) Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio, de control aeroterrestre competente, a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.	(c) A menos que el proveedor de los servicios de tránsito aéreo prescriba otra cosa, Se presentará un plan de vuelo a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo antes de la salida, o se transmitirá durante el vuelo a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo o a la estación de radio, de control aeroterrestre competente. a menos que se hayan efectuado otros arreglos para la presentación de planes de vuelo repetitivos.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado en concordancia con la Sección 3.3.1.3 Presentación de un Plan de vuelo, de la Enmienda 48 del Anexo 2, de la OACI	
...	...		
91.225 Cambios en el plan de vuelo (a) ... (b) Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.	91.225 Cambios en el plan de vuelo (a) ... (b) Para otros vuelos VFR, los cambios importantes del plan de vuelo se notificarán lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo. <i>Nota: La información presentada antes de la salida respecto a la autonomía o al número total de personas transportadas a bordo, si es inexacta en el momento de la salida, constituye un cambio importante en el plan de vuelo y como tal debe notificarse.</i>	Se incluye nota en texto sombreado en concordancia con la Sección 3.3.4 Cambios al Plan de vuelo, de la Enmienda 48 del Anexo 2, de la OACI	
...	...		
91.235 Señales (a) Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el Apéndice B, la aeronave obrar de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho Apéndice.	91.235 Señales (a) Al observar o recibir cualesquiera de las señales indicadas en el Apéndice B 2 , la aeronave obrar de conformidad con la interpretación que de la señal se da en dicho Apéndice.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-D RP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(b) Las señales del Apéndice B, cuando se utilicen, tendrán el significado que en él se indica. Deben utilizarse solamente para los fines indicados y no se usar ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.	(b) Las señales del Apéndice B 2, cuando se utilicen, tendrán el significado que en él se indica. Deben utilizarse solamente para los fines indicados y no se usar ninguna otra señal que pueda confundirse con ellas.		
(c) El señalero, ser responsable de proporcionar a las aeronaves en forma clara y precisa, señales normalizadas para maniobrar en tierra, utilizando las que se indican en el Apéndice B.	(c) El señalero, ser responsable de proporcionar a las aeronaves en forma clara y precisa, señales normalizadas para maniobrar en tierra, utilizando las que se indican en el Apéndice B 2.		
...	...		
91.267 Interferencia ilícita	91.267 Interferencia ilícita		
...	...		
(c) En el Apéndice H de esta parte figura un texto de orientación aplicable cuando una aeronave es objeto de interferencia ilícita y no puede notificar el hecho a una dependencia ATS	(c) En el Apéndice H 8 de esta parte figura un texto de orientación aplicable cuando una aeronave es objeto de interferencia ilícita y no puede notificar el hecho a una dependencia ATS.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.270 Interceptación	91.270 Interceptación		
...	...		
(b) En caso de interceptación de una aeronave civil, el piloto al mando cumplir con los requisitos que figuran en el Apéndice I, interpretando y respondiendo a las señales visuales y frases en la forma especificada en dicho Apéndice y la Tablas I-1, I-2 e I-3.	(b) En caso de interceptación de una aeronave civil, el piloto al mando cumplir con los requisitos que figuran en el Apéndice I 9, interpretando y respondiendo a las señales visuales y frases en la forma especificada en dicho Apéndice y la Tablas I-1, I-2 e I-3.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.320 Altitud de crucero o nivel de vuelo VFR	91.320 Altitud de crucero o nivel de vuelo VFR		
A no ser que DGAC disponga de otro modo en las autorizaciones de control de tránsito aéreo o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando opere por encima de 900 m (3 000 ft) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado según especifique la autoridad ATS competente, se efectuaron a un nivel de crucero apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de niveles de crucero que figura en el Apéndice G.	A no ser que DGAC disponga de otro modo en las autorizaciones de control de tránsito aéreo o por disposición de la autoridad ATS competente, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero cuando opere por encima de 900 m (3 000 ft) con respecto al terreno o al agua, o de un plano de comparación más elevado según especifique la autoridad ATS competente, se efectuaron a un nivel de crucero apropiado a la derrota, como se especifica en la tabla de niveles de crucero que figura en el Apéndice G 7.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

91.350 Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado (a) Los vuelos IFR observarán las disposiciones de este capítulo desde la Sección 91.245 a 91.265 cuando se efectúen en espacio aéreo controlado. (b) Un vuelo IFR que opere en vuelo de crucero en espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero o, si está autorizado para emplear técnicas de ascenso en crucero, entre dos niveles o por encima de un nivel, elegidos de: (1) las tablas de niveles de crucero del Apéndice G; o	91.350 Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados dentro del espacio aéreo controlado (a) Los vuelos IFR observarán las disposiciones de este capítulo desde la Sección 91.245 a 91.265 cuando se efectúen en espacio aéreo controlado. (b) Un vuelo IFR que opere en vuelo de crucero en espacio aéreo controlado se efectuará al nivel de crucero o, si está autorizado para emplear técnicas de ascenso en crucero, entre dos niveles o por encima de un nivel, elegidos de: (1) las tablas de niveles de crucero del Apéndice G 7; o	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
(2) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con el Apéndice G, para vuelos por encima del FL 410; con la excepción de que la correlación entre niveles y derrota que se prescribe en dicho apéndice no se aplicará si se indica otra cosa en las autorizaciones del control de tránsito aéreo o es especificado por la autoridad ATS competente en las publicaciones de información aeronáutica.	(2) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con el Apéndice G 7, para vuelos por encima del FL 410; con la excepción de que la correlación entre niveles y derrota que se prescribe en dicho apéndice no se aplicará si se indica otra cosa en las autorizaciones del control de tránsito aéreo o es especificado por la autoridad ATS competente en las publicaciones de información aeronáutica.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.355 Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado	91.355 Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado		
...	...		
(2) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con el Apéndice G, para vuelos por encima del FL 410	(2) una tabla modificada de niveles de crucero, cuando así se prescriba de conformidad con el Apéndice G 7, para vuelos por encima del FL 410	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
...	...		
Capítulo C: Operaciones de vuelo especial	Capítulo C: Operaciones de vuelo especial		
...	...		
	91.460 Limitaciones de operación de aeronaves con certificado de aeronavegabilidad especial en la categoría deportiva liviana (LSA)	Se incluye texto sombreado en armonización con la Sección 91.460 del LAR 91 y a fin de incluir	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(a) Ninguna persona puede operar con fines comerciales una aeronave que posea un certificado de aeronavegabilidad especial en la categoría deportiva liviana excepto para:

(1) remolcar un planeador o un vehículo ultraligero no propulsado; o

(2) realizar instrucción de vuelo.

Nota. - El Párrafo (a) (2), aplica para pilotos en instrucción de la categoría LSA

(b) Ninguna persona operará una aeronave que posea certificado de aeronavegabilidad especial en la categoría deportiva liviana, a menos que:

(1) De acuerdo al tipo de operación, la aeronave sea mantenida por el titular de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves otorgada o convalidada por la DGAC de acuerdo a sus habilitaciones y a los requisitos aplicables de la RAP 43 o por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) bajo la RAP 145 conforme a su lista de capacidades aprobada y a los procedimientos de mantenimiento e inspección desarrollados por el fabricante de la aeronave;

(2) Se haya realizado una inspección anual por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) bajo la RAP 145 conforme a su lista de capacidades aprobada de acuerdo a los requisitos aplicables de la RAP 43 y a los procedimientos de mantenimiento e inspección desarrollados por el fabricante de la aeronave;

los requisitos de operación para aeronaves de categoría deportiva liviana (LSA) descritas en la Sección 21.868 de la RAP 21

Se incluye texto sombreado en armonización con el párrafo (a) (1 y 2), con el párrafo (b) (1, 2, 3, 5, 6, 7), con el párrafo (c) (1 y 2), y con los párrafos (d) (e) y (f) de la Sección 91.460 del LAR 91; con la finalidad de establecer los requisitos de operación para aeronaves de categoría deportiva liviana (LSA) descritas en la Sección 21.868, de la RAP 21 Con relación al párrafo (b) (4) de la presente Sección, no se incluyen los literales (i) y (ii) de la LAR 91, en vista de que la DGAC no ha desarrollado alguna Directiva de Seguridad Operacional relacionado al tema (ref. literal i), y así mismo la DGAC no otorga Excepciones, mucho menos a una Directiva de seguridad operacional no emitida (ref. literal ii)

Se inserta texto sombreado, de acuerdo con el Informe 0015-2025-MTC/12.04.02 (CTA) del

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(3) El propietario o explotador cumpla con las directrices de aeronavegabilidad aplicables;

(4) El propietario o explotador cumpla con cada una de las directivas de seguridad operacional, aplicables a la aeronave, a los efectos de corregir condiciones inseguras.

***Nota.** – El fabricante cumplirá con los requisitos de la declaración establecida en el párrafo 21.868 (c) (5) de la RAP 21.*

(5) Cada modificación y reparación mayor realizada en la aeronave después de la fecha de fabricación de la aeronave, debe cumplir con las normas consensuadas aplicables, y que haya sido aprobada por la AAC del Estado de Matrícula o por el fabricante;

(6) Cada modificación o reparación mayor realizada a una aeronave deportiva liviana producida de acuerdo a normas consensuadas, debe ser autorizada por la DGAC y realizada en una OMA con los alcances pertinentes, e inspeccionada de acuerdo a un procedimiento desarrollado por el fabricante o una persona aceptada por la AAC del Estado de matrícula y

(7) El propietario o explotador debe cumplir con los requisitos de registrar las reparaciones o modificaciones mayores realizadas a los productos certificados de acuerdo al párrafo 43.305 (a) de la RAP 43 y con los requisitos de conservación de la Sección 91.1125 de la presente regulación.

(c) Ninguna persona operará una aeronave con un certificado de aeronavegabilidad especial en la categoría deportiva liviana para remolcar un planeador

19.Feb.2025 IAW LAR 91.460 (b) (4)

Ver Sustento (b) (4) - descrito arriba

Informe 0015-2025-MTC/12.04.02 (CTA) del 19.Feb.2025 IAW LAR 91.460 (b) (6)

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

o un vehículo ultraligero no propulsado con fines comerciales, o para conducir instrucción de vuelo con fines comerciales, a menos que en las 100 horas precedentes de tiempo de servicio, la aeronave:

(1) Conforme al tipo de operación haya sido inspeccionada por el titular de una licencia de técnico de mantenimiento de aeronaves otorgada o convalidada por la DGAC de acuerdo a sus habilitaciones o por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) bajo la RAP 145 conforme a su lista de capacidades aprobada, de acuerdo con los procedimientos de inspección desarrollados por el fabricante de la aeronave, y se ha emitido una certificación de conformidad de mantenimiento de acuerdo a la Sección 43.400 de la RAP 43; o

(2) Ha recibido una inspección para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad especial de acuerdo a la Sección 21.868 de la RAP 21.

(d) Cada persona que opere una aeronave con un certificado de aeronavegabilidad especial en la categoría deportiva liviana, debe operar la aeronave de acuerdo con las instrucciones de operación de la aeronave, incluyendo las provisiones de equipo operativo necesario especificado en la lista de equipo de la aeronave, y aquellas aplicables y requeridas por las Reglas de Vuelo y de Operación General de esta regulación.

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

	(e) Cada persona que opere una aeronave con un certificado de aeronavegabilidad especial en la categoría deportiva liviana debe advertir a cada persona llevada a bordo de la naturaleza especial de la aeronave y que la aeronave no cumple los requisitos de aeronavegabilidad para la emisión de un certificado de aeronavegabilidad estándar. (f) La DGAC puede prescribir limitaciones adicionales si lo considera necesario. Las limitaciones de operación aplicables y específicas a cada aeronave, serán establecidas en una Hoja de Limitaciones de Operación. (g) Las marcas de nacionalidad y matrícula se instalarán en las aeronaves conforme a lo especificado por la RAP 45.		
...	...		
Capítulo D: Operaciones de vuelo	Capítulo D: Operaciones de vuelo		
...	...		
	91.540 Mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar de aterrizaje. ... (j) No se deberían autorizar mínimos de utilización de helipuerto o lugar de aterrizaje por debajo de una visibilidad de 800 m para operaciones de aproximación por instrumentos a menos que se proporcione información RVR o una medición u observación precisa de la visibilidad. <i>Nota.— En los PANS-MET (Doc 10157), adjunto A, se proporciona orientación acerca de la precisión de la medición u observación, operacionalmente conveniente y actualmente obtenible.</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la nota de la Enmienda 42 de la Parte II y Enmienda 26 de la parte III 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 91

91.550 Planificación del vuelo (a) ... (b) ...	91.550 Planificación del vuelo (a) ... (b) ... <i>Nota 1.— Es práctica en algunos Estados, para fines de planificación de vuelo, declarar para un aeródromo designado como de alternativa mínimos superiores a los del mismo aeródromo cuando se ha planificado como de aterrizaje previsto.</i> <i>Nota 2.— 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 3.— 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 incluye texto sombreado en concordancia con la Sección 1 - Párrafo 2.2.3.3 de la Enmienda 41 de la Parte II, Enmienda 25 de la Parte III del Anexo 6 y Enmienda 25 de la Parte III del Anexo 6 de la OACI.	
...	...		
91.580 Observaciones meteorológicas y operacionales expedidas por los pilotos (a) ...	91.580 Observaciones meteorológicas y operacionales expedidas por los pilotos (a) ... <i>Nota. — Los procedimientos empleados para hacer observaciones meteorológicas a bordo de las aeronaves en vuelo, así como para su anotación y notificación, figuran en el Anexo 3, los PANS-ATM (Doc. 4444), los PANS-MET (Doc. 10157) y los Procedimientos suplementarios regionales (Doc. 7030) pertinentes.</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la nota de la Enmienda 42 de la Parte II y Enmienda 26 de la parte III del Anexo 6 de la OACI.	
...	...		
91. 590 Provisión de oxígeno	91. 590 Provisión de oxígeno		
...	...		
(b) En el Apéndice D de la Parte I de este reglamento se presentan los requisitos sobre el transporte y uso de oxígeno.	(b) En el Apéndice D 4 de la Parte I de este reglamento se presentan los requisitos sobre el transporte y uso de oxígeno.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

91.670 Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM) Aviones	91.670 Operaciones dentro de espacio aéreo designado como espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM) Aviones		
(a) ...	(a)...		
(1) El explotador y su aeronave cumplan con los requerimientos establecidos en el Apéndice F de esta Parte I de la RAP 91; y	(1) El explotador y su aeronave cumplan con los requerimientos establecidos en el Apéndice F 6 de esta Parte I de esta regulación la RAP 91; y	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
...	...		
(b) La DGAC podrá autorizar una desviación de los requerimientos de esta sección, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice F de esta RAP 91.	(b) La DGAC podrá autorizar una desviación de los requerimientos de esta sección, de acuerdo con lo establecido en el Apéndice F 6 de esta regulación RAP 91.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.682 Evacuación aeromédica: Ambulancia aérea Un explotador de transporte aéreo certificado que opera bajo las RAP 135 o 121, no podrá efectuar evacuación aeromédica en una aeronave, a menos que dicha operación haya sido autorizada en sus OpSpecs.	91.682 Evacuación aeromédica: Ambulancia aérea Un explotador de transporte aéreo certificado que opera bajo las RAP 135 o 121, no podrá efectuar evacuación aeromédica en una aeronave, a menos que dicha operación haya sido autorizada en sus OpSpecs.	Se eliminan textos tachados en conformidad con la propuesta de revisión de la RAP 132 como Transporte Aéreo Especial (RD 259-2023-MTC/12) y por la operación dedicada de la actividad de ambulancia aérea.	
91.683 Transporte Aeromédico: en aeronaves que no son ambulancia aérea. Un explotador aéreo certificado que opera bajo las RAP 121 o 135, puede efectuar transporte Aeromédico de pacientes en aeronaves no certificadas como ambulancia.	91.683 Transporte Aeromédico: en aeronaves que no son ambulancia aérea. Un explotador aéreo certificado que opera bajo las RAP 121 o 135, puede efectuar transporte Aeromédico de pacientes en aeronaves no certificadas como ambulancia.	Se eliminan textos tachados en conformidad con la propuesta de revisión de la RAP 132 como Transporte Aéreo Especial (RD 259-2023-MTC/12) y por la operación dedicada de la actividad de ambulancia aérea.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

91.685 Operaciones en espacio aéreo MNPS – Aviones	91.685 Operaciones en espacio aéreo de alto nivel del Atlántico Norte MNPS NAT HLA – Aviones	Se elimina en concordancia con el NAT Doc. 007 – Manual de Operaciones y espacio Aéreo del Atlántico Norte	
(a) Ninguna persona podrá operar un avión en un espacio aéreo con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS), salvo que: (1) el avión este dotado del equipo de navegación aprobada por la AAC del Estado de matrícula que cumpla con los requerimientos del Apéndice E de esta regulación y le permita funcionar de conformidad con la especificación prescrita ...	(a) Ninguna persona podrá operar un avión en un espacio aéreo con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS) , espacio aéreo de alto nivel del Atlántico Norte (NAT HLA) salvo que: (1) el avión este dotado del equipo de navegación aprobada por la AAC del Estado de matrícula que cumpla con los requerimientos del Apéndice E 5 de esta regulación y le permita funcionar de conformidad con la especificación prescrita ...	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
(b) La AAC del Estado de matrícula o del Estado del explotador según el caso, podrá autorizar una desviación a los requerimientos de esta sección de acuerdo con la Sección C. del Apéndice E de la Parte I de esta regulación.	(b) La AAC del Estado de matrícula o del Estado del explotador según el caso, podrá autorizar una desviación a los requerimientos de esta sección de acuerdo con la Sección C. del Apéndice E 5 de la Parte I de esta regulación.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.860 Registradores de vuelo – Helicópteros	91.860 Registradores de vuelo – Helicópteros		
Generalidades <i>Nota 1. — Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes sistemas: 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). De acuerdo con el Apéndice L la información de imágenes y enlace de datos podrá registrarse en el CVR o en el FDR.</i> <i>Nota 2. — Los registradores combinados (FDR/CVR), podrán usarse para cumplir con los requisitos de equipamiento relativos a registradores de vuelo de helicópteros.</i> <i>Nota 3. — En el Apéndice L figuran requisitos detallados sobre los registradores de vuelo para aeronaves.</i>	Generalidades <i>Nota 1. — Los registradores de vuelo protegidos contra accidentes comprenden uno o más de los siguientes sistemas: 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). De acuerdo con el Apéndice L 12 la información de imágenes y enlace de datos podrá registrarse en el CVR o en el FDR.</i> <i>Nota 2. — Los registradores combinados (FDR/CVR), podrán usarse para cumplir con los requisitos de equipamiento relativos a registradores de vuelo de helicópteros.</i> <i>Nota 3. — En el Apéndice L 12 figuran requisitos detallados sobre los registradores de vuelo para aeronaves</i>	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

<i>Nota 4. — Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes: un sistema registrador de datos de aeronave (ADRS); un sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje (CARS); un sistema registrador de imágenes de a bordo (AIRS); un sistema registrador de enlace de datos (DLRS). De acuerdo con el Apéndice L la información de imágenes y enlace de datos podrá registrarse en el CARS o en el ADRS</i>	<i>Nota 4. — Los registradores de vuelo livianos comprenden uno o más de los siguientes: un sistema registrador de datos de aeronave (ADRS); un sistema registrador de audio en el puesto de pilotaje (CARS); un sistema registrador de imágenes de a bordo (AIRS); un sistema registrador de enlace de datos (DLRS). De acuerdo con el Apéndice L 12 la información de imágenes y enlace de datos podrá registrarse en el CARS o en el ADRS</i>	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
...	...		
(c) Continuidad del buen funcionamiento: (1) Se realizarán verificaciones operacionales y evaluaciones de las grabaciones de los sistemas registradores de vuelo para asegurar el buen funcionamiento constante de los registradores. <i>Nota 10. — Los procedimientos de inspección de los sistemas registradores de vuelo aparecen en el Apéndice L Parte I.</i>	(c) Continuidad del buen funcionamiento: (1) Se realizarán verificaciones operacionales y evaluaciones de las grabaciones de los sistemas registradores de vuelo para asegurar el buen funcionamiento constante de los registradores. <i>Nota 10. — Los procedimientos de inspección de los sistemas registradores de vuelo aparecen en el Apéndice L 12 Parte I.</i>	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.865 Registradores de datos de vuelo y sistemas registradores de datos de aeronave. – Helicópteros <i>Nota. — Los parámetros que han de registrarse figuran en el Apéndice L, Tabla L-4.</i>	91.865 Registradores de datos de vuelo y sistemas registradores de datos de aeronave. – Helicópteros <i>Nota. — Los parámetros que han de registrarse figuran en el Apéndice L 12, Tabla L-4.</i>	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
a) Aplicación. – (1) Todos los helicópteros que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2016 o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrar por lo menos los primeros 48 parámetros enumerados en la Tabla L-4 del Apéndice L de la Parte I.	(a) Aplicación. – (1) Todos los helicópteros que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 3 175 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2016 o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrar por lo menos los primeros 48 parámetros enumerados en la Tabla L-4 del Apéndice L 12 de la Parte I.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
(2) Todos los helicópteros que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 7 000 kg, o que tengan una configuración de asientos para más de 19 pasajeros, cuyo certificado de aeronavegabilidad se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1989 o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrar por lo menos los primeros 30 parámetros enumerados en la Tabla L-4 del Apéndice L de la Parte I.	(2) Todos los helicópteros que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 7 000 kg, o que tengan una configuración de asientos para más de 19 pasajeros, cuyo certificado de aeronavegabilidad se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1989 o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrar por lo menos los primeros 30 parámetros enumerados en la Tabla L-4 del Apéndice L 12 de la Parte I.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

91.875 Registradores de enlace de datos Aeronaves	91.875 Registradores de enlace de datos Aeronaves		
(a) Aplicación	(a) Aplicación		
(1) Todas las aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad se haya expedido el 1 de enero de 2016 o a partir de esa fecha, que usen cualquiera de las aplicaciones para comunicaciones por enlace de datos mencionados en el Apéndice L y que deban llevar un CVR, grabarán los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes.	(1) Todas las aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad se haya expedido el 1 de enero de 2016 o a partir de esa fecha, que usen cualquiera de las aplicaciones para comunicaciones por enlace de datos mencionados en el Apéndice L 12 y que deban llevar un CVR, grabarán los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
(2) Todas las aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2016, que estén obligados a llevar un CVR y que hayan sido modificados el 1 de enero de 2016 o después de esa fecha, para poder instalar y usar en ellos cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos que se mencionan en el Apéndice L, grabarán los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes a menos que el equipo instalado de comunicaciones por enlace de datos sea compatible con un certificado de tipo o modificación de aeronave que se haya aprobado por primera vez el 1 de enero de 2016.	(2) Todas las aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez antes del 1 de enero de 2016, que estén obligados a llevar un CVR y que hayan sido modificados el 1 de enero de 2016 o después de esa fecha, para poder instalar y usar en ellos cualquiera de las aplicaciones para establecer comunicaciones por enlace de datos que se mencionan en el Apéndice L 12 , grabarán los mensajes de las comunicaciones por enlace de datos en un registrador de vuelo protegido contra accidentes a menos que el equipo instalado de comunicaciones por enlace de datos sea compatible con un certificado de tipo o modificación de aeronave que se haya aprobado por primera vez el 1 de enero de 2016.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
...	...		
91.877 inspecciones de los equipos e Instrumentos	91.877 inspecciones de los equipos e Instrumentos		
...	...		
(b) Para aeronaves equipadas con registradores de vuelo (FDR), las inspecciones se harán de acuerdo al Apéndice L de la Parte I de la RAP 91;	(b) Para aeronaves equipadas con registradores de vuelo (FDR), las inspecciones se harán de acuerdo al Apéndice L 12 de la Parte I de esta regulación la RAP 91 ;	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

91.1025 Equipo de navegación para operaciones RVSM - Aviones	91.1025 Equipo de navegación para operaciones RVSM - Aviones		
...	...		
(b) Antes de expedir la aprobación específica para RVSM de conformidad con esta sección, el propietario/explotador debe demostrar ante la DGAC que la capacidad de performance de navegación vertical de la aeronave satisface los requisitos especificados en el Apéndice F de esta Parte I.	(b) Antes de expedir la aprobación específica para RVSM de conformidad con esta sección, el propietario/explotador debe demostrar ante la DGAC que la capacidad de performance de navegación vertical de la aeronave satisface los requisitos especificados en el Apéndice-F 6 de esta Parte I.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11.	
...	...		
CAPÍTULO E LIMITACIONES EN LA PERFORMANCE	CAPÍTULO E LIMITACIONES EN LA PERFORMANCE		
...	...		
91.710 Helicópteros	91.710 Helicópteros		
...	...		
(3) si corresponde, dentro de las limitaciones de peso (masa) impuestas por el cumplimiento de las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido, en los helipuertos donde exista problema de perturbación debido al ruido, excepto que la DGAC autorice otra cosa en circunstancias excepcionales (Aplicar de acuerdo al contenido del Anexo 16 al Convenio) y en conformidad con el código de performance establecido por la DGAC en el Apéndice K.	(3) si corresponde, dentro de las limitaciones de peso (masa) impuestas por el cumplimiento de las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido, en los helipuertos donde exista problema de perturbación debido al ruido, excepto que la DGAC autorice otra cosa en circunstancias excepcionales (Aplicar de acuerdo al contenido del Anexo 16 al Convenio) y en conformidad con el código de performance establecido por la DGAC en el Apéndice K 11.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
...	...		
CAPÍTULO F INSTRUMENTOS Y EQUIPOS DE LAS AERONAVES	CAPÍTULO F INSTRUMENTOS Y EQUIPOS DE LAS AERONAVES	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		
CAPÍTULO G EQUIPOS DE COMUNICACIONES DE NAVEGACIÓN Y DE VIGILANCIA DE A BORDO	CAPÍTULO G EQUIPOS DE COMUNICACIONES DE NAVEGACIÓN Y DE VIGILANCIA DE A BORDO	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

CAPÍTULO H CONTROL Y REQUISITOS DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE	CAPÍTULO H CONTROL Y REQUISITOS DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE		
... 91.1140 Informe de dificultades en servicio (a) El explotador (propietario o arrendatario), con respecto a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, debe informar a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo, de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave 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 de la aeronave utilizado por él.	... 91.1140 Informe de dificultades en servicio (IDS) (a) El explotador de servicios aéreos (propietario o arrendatario), con respecto a los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, debe informar debe remitir un Informe de Dificultades en Servicio (IDS), al titular del Certificado de Tipo, al titular 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, a la AAC del explotador (cuando la DGAC es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo, informando sobre de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave, motor o hélice 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 de la aeronave o tenga el potencial de afectar adversamente la aeronavegabilidad de la aeronave utilizado por él, de acuerdo a lo siguiente. (1) 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. (2) Cuando detecten en una modificación fallas, defectos, mal funcionamiento que pueda poner en peligro la operación segura de la aeronave o tengan el potencial de afectar la aeronavegabilidad de la aeronave.	Se incluye texto sombreado en concordancia con la Enmienda 109 del OACI Anexo 8 - Aeronavegabilidad - Parte II Procedimientos para la Certificación y el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad, - 4.2 Responsabilidades de los Estados contratantes con respecto al mantenimiento de la aeronavegabilidad. - Numeral 4.2.4.1, literal g) y, Documento 9760 - Manual de aeronavegabilidad, - Parte III - Estado de Matrícula - Sección 8.6 - Transmisión de la información sobre fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos al organismo responsable del diseño del tipo. Se incluye texto sombreado (a1, a2 y a3) en armonización con la RAP 121 y RAP 135, y un mejor entendimiento de la norma.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por 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 en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión. (d) 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 en aviones de más de 5 700 kg o helicópteros de más de 3175 kg de masa máxima certificada de despegue, 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	(3) La obligación de remitir el IDS del párrafo (a) (1) y (2) de esta Sección no es requerido cuando se ha determinado que el defecto ha sido provocado por utilización u operación inadecuada y/o mantenimiento inapropiado (b) Los informes IDS deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula utilizando el Formato Apéndice 6 - RAP 43, considerando los requerimientos complementarios del Apéndice 21 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) y deben contener registrando toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador. (c) Los informes de dificultades de servicio (IDS) deben ser enviados a la DGAC en un período no mayor de tres (3) días calendarios 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). (d) 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 en aviones de más de 5 700 kg o helicópteros de más de 3175 kg de masa máxima certificada de despegue, 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 puede poner en peligro la operación	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), y se armoniza con la RAP 121 y RAP 135 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), y se armoniza con la RAP 121 y RAP 135.
--	--	--

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

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. (e) 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. (f) De igual modo, debe remitirse el informe “IDS” cuando se detecten en una modificación fallas, defectos, mal funcionamiento que pueda poner en peligro la operación segura de la aeronave 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 defecto que ocurre o es detectado. (g) El requerimiento de remitir el informe “IDS” de los literales (a), (b) y (c) de este párrafo 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. (h) Los informes “IDS” deben ser hechos en la forma y manera indicada por la DGAC, empleando como	segura de la aeronave o tenga el potencial de afectar adversamente la aeronavegabilidad de la aeronave operada por él. (e) 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. (f) De igual modo, debe remitirse el informe “IDS” cuando se detecten en una modificación fallas, defectos, mal funcionamiento que pueda poner en peligro la operación segura de la aeronave 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 defecto que ocurre o es detectado. (g) El requerimiento de remitir el informe “IDS” de los literales (a), (b) y (c) de este párrafo 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. (h) Los informes “IDS” deben ser hechos en la forma y manera indicada por la DGAC, empleando como	Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y afin de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo (a), y se armoniza con la RAP 121 y RAP 135. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y afin de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo (a), y se armoniza con la RAP 121 y RAP 135. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y afin de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo(a), y se armoniza con la RAP 121 y RAP 135. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y afin de guardar correspondencia con el	
---	--	--	--

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

equivalencia lo indicado por la RAP 121 NE Apéndice P (y en la manera dispuesta por la AAC del Estado de matrícula cuando la DGAC es diferente al estado de matrícula) registrando toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador. (i) Los informes de dificultades en el servicio “IDS” deben ser enviados a la DGAC (utilizando el formato “APÉNDICE 6 – RAP 43 NE”) en un período no mayor de tres (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). (j) Los Informes de Dificultades de Servicio “IDS”, el Apéndice U “Requerimientos complementarios al Informe de Dificultades de Servicio” y la lista de sucesos indicados en el Apéndice W “Sucesos de Notificación Obligatoria” de la RAP 121, forman parte del Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad Operacional relacionadas al SMS.	equivalencia lo indicado por la RAP 121 NE Apéndice P (y en la manera dispuesta por la AAC del Estado de matrícula cuando la DGAC es diferente al estado de matrícula) registrando toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador. (i) Los informes de dificultades en el servicio “IDS” deben ser enviados a la DGAC (utilizando el formato “APÉNDICE 6 – RAP 43 NE”) en un período no mayor de tres (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). (j) Los Informes de Dificultades de Servicio “IDS”, el Apéndice U “Requerimientos complementarios al Informe de Dificultades de Servicio” y la lista de sucesos indicados en el Apéndice W “Sucesos de Notificación Obligatoria” de la RAP 121, forman parte del Sistema de Notificación de Sucesos de Seguridad Operacional relacionadas al SMS.	texto descrito en el párrafo (a), y se armoniza con la RAP 121 y RAP 135. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y afin de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo (a), y se armoniza con la RAP 121 y RAP 135. Se elimina texto tachado en vista de ser redundante y afin de guardar correspondencia con el texto descrito en el párrafo (a), y se armoniza con la RAP 121 y RAP 135.	
...	...		
CAPÍTULO I TRIPULACION DE VUELO	CAPÍTULO I TRIPULACION DE VUELO	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		
CAPÍTULO J MANUALES, LIBROS DE A BORDO, DOCUMENTOS Y REGISTROS	CAPÍTULO J MANUALES, LIBROS DE A BORDO, DOCUMENTOS Y REGISTROS		
...	...		
91.1420 Documentos que deben llevarse a bordo de las aeronaves	91.1420 Documentos que deben llevarse a bordo de las aeronaves		
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(11) las señales visuales para uso de las aeronaves, tanto interceptoras como interceptadas (véase el Apéndice I de esta Parte y la regulación).	(11) las señales visuales para uso de las aeronaves, tanto interceptoras como interceptadas (véase el Apéndice I de esta Parte y la regulación).	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
...	...		
CAPÍTULO K SEGURIDAD DE LA AVIACION	CAPÍTULO K SEGURIDAD DE LA AVIACION	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		
CAPÍTULO L RESERVADO	CAPÍTULO L RESERVADO	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		
CAPÍTULO M DESVIACIONES Y EXENCIONES	CAPÍTULO M DESVIACIONES Y EXENCIONES	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		
CAPÍTULO N OBTENCIÓN DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR O CONFORMIDAD DE OPERACIÓN	CAPÍTULO N OBTENCIÓN DE UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR O CONFORMIDAD DE OPERACIÓN		
...	...		
91.1779 Solicitud y emisión de la Conformidad de Operación Deberá presentarse una solicitud – declaración jurada para una conformidad de operación indicando las especificaciones de operación correspondientes, en la forma y manera estipulada por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta solicitud – declaración jurada, luego de aprobada por la DGAC, equivale a las especificaciones de operación.	91.1779 Solicitud y emisión de la Conformidad de Operación Deberá presentarse una solicitud — declaración jurada para obtener una conformidad de operación, indicando las aprobaciones específicas especificaciones contenidas de operación correspondientes , en la forma y manera estipulada por la Dirección General de Aeronáutica Civil. Esta solicitud — declaración jurada, luego de aprobada por la DGAC, equivale a las especificaciones de operación. <i>Nota: Las aprobaciones específicas equivalen a las especificaciones técnicas de operación (OPSPECS).</i>	Se elimina texto tachado y se inserta texto sombreado para mejorar redacción para un mejor entendimiento.	
...	...		
Apéndice A Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes	Apéndice A 1 Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes	Se tacha letra A y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

Apéndice B Señales	Apéndice B 2 Señales	Se tacha letra B y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
<i>Nota.- Las señales de comunicación técnica o de servicio se incluyen en el Apéndice A para normalizar el uso de señales manuales utilizadas para comunicarse con las tripulaciones de vuelo durante el movimiento de la aeronave relacionado con funciones de servicio técnico o servicio de escala.</i>	<i>Nota.- Las señales de comunicación técnica o de servicio se incluyen en el Apéndice A 2 para normalizar el uso de señales manuales utilizadas para comunicarse con las tripulaciones de vuelo durante el movimiento de la aeronave relacionado con funciones de servicio técnico o servicio de escala.</i>	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
Apéndice C Luces que deben ostentar las aeronaves	Apéndice C 3 Luces que deben ostentar las aeronaves	Se tacha letra C y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice D Transporte y uso de oxígeno	Apéndice D 4 Transporte y uso de oxígeno	Se tacha letra D y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice E Operaciones en el Atlántico Norte (NAT) con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS) – Aviones	Apéndice E 5 Operaciones en el Espacio Aéreo de alto nivel del Atlántico Norte (NAT HLA) Atlántico Norte (NAT) con especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS) – Aviones	Se tacha letra E y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice F Requisitos de performance del sistema altimétrico para operaciones en espacio aéreo RVSM	Apéndice F 6 Requisitos de performance del sistema altimétrico para operaciones en espacio aéreo RVSM	Se tacha letra F y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice G Tabla de niveles de crucero	Apéndice G 7 Tabla de niveles de crucero	Se tacha letra G y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices.	
...	...		
Apéndice H Interferencia ilícita	Apéndice H 8 Interferencia ilícita	Se tacha letra H y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

Apéndice I Interceptación de aeronaves civiles	Apéndice I 9 Interceptación de aeronaves civiles	Se tacha letra I y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
k. Coordinación entre las dependencias de control de interceptación y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo	k. Coordinación entre las dependencias de control de interceptación y las dependencias de los servicios de tránsito aéreo	PNOR EXTERNA OFICIO EXTRA FAP N° 004157-2025-SECRE/FAP del 22.10.2025	
...	...	Ley 30339 “Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional”	
3. Durante los procedimientos de interceptación de aeronaves, CORPAC y los propietarios y concesionarios de aeródromos y aeropuertos proporcionarán las facilidades que sean requeridas por el CODA, para viabilizar las operaciones efectuadas por las aeronaves interceptoras y el eventual aterrizaje de las aeronaves interceptadas, inclusive fuera de los horarios establecidos para la prestación de los servicios que les competen. Están facultados para solicitar dichas facilidades el Comandante del CODA y las Jefaturas Aeronáuticas.	3. La autoridad militar competente que determina si una aeronave, después de ser interceptada, puede continuar su plan de vuelo, es el Comando Operacional de Defensa Aérea (CODA), el cual, a través de la Dependencia de Control de Interceptación o la jefatura Aeronáutica Militar, regula la coordinación con los servicios de tránsito aéreo y establece las medidas a seguir durante la interceptación.		
	3- 4. Durante los procedimientos de interceptación de aeronaves, CORPAC y los propietarios y concesionarios de aeródromos y aeropuertos proporcionarán las facilidades que sean requeridas por el CODA, para viabilizar las operaciones efectuadas por las aeronaves interceptoras y el eventual aterrizaje de las aeronaves interceptadas, inclusive fuera de los horarios establecidos para la prestación de los servicios que les competen. Están facultados para solicitar dichas facilidades el Comandante del CODA y las Jefaturas Aeronáuticas Militares.		
	5. Cuando una aeronave haya sido interceptada y se encuentre ubicada en las instalaciones de un aeródromo, la dependencia ATS correspondiente no autorizará el movimiento en tierra ni el despegue de dicha aeronave hasta que la autoridad militar competente verifique y confirme que no está realizando ninguna actividad ilícita.	PNOR EXTERNA OFICIO EXTRA FAP N° 004157-2025-SECRE/FAP del 22.10.2025 Ley 30339 “Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional”	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

	6. Una vez confirmada la legalidad del vuelo y la identificación de la aeronave, el CODA autorizará que la aeronave continúe su plan de vuelo, asegurando la supervisión y control adecuado de la aeronave interceptada.	OFICIO EXTRA FAP N° 004157-2025-SECRE/FAP del 22.10.2025 Ley 30339 “Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional”	
	7. La conformidad se dará a través de mecanismos radiotelefónicos y/o correo institucional. Este medio será utilizado cuando la aeronave interceptada haya sido guiada y obligada a aterrizar en un aeródromo y los procedimientos se realicen en el área de movimiento o en una rampa militar. Cuando la interceptación y la legalidad se compruebe durante los procedimientos establecido en el aire, la aeronave interceptora informará a la Jefatura Aeronáutica Militar en tierra, quien a su vez lo comunicará a la dependencia ATS correspondiente.	OFICIO EXTRA FAP N° 004157-2025-SECRE/FAP del 22.10.2025 Ley 30339 “Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional”	
	8. Las operaciones de interceptación aérea comenzarán con el despegue de la aeronave traqueadora, seguido por las aeronaves interceptoras, que saldrán en Operación Militar Clasificada (OMC). La dependencia ATS deberá brindar toda la prioridad para el despegue de ambas aeronaves. Después del despegue y bajo contacto radar militar, las aeronaves pararán a frecuencia de interceptación y quedarán bajo el control absoluto del Oficial de Interceptación (ODI), quien mantendrá una estrecha coordinación con los servicios ATS correspondiente para llevar a cabo todas las fases establecidas en la Ley 30339.	OFICIO EXTRA FAP N° 004157-2025-SECRE/FAP del 22.10.2025 Ley 30339 “Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional”	
	9. Una vez realizada la interceptación, si la aeronave interceptada cumple con las indicaciones y se dirige a un aeródromo con servicios ATS, la aeronave interceptora transmitirá la frecuencia de los servicios ATS correspondientes a la aeronave interceptada. A una distancia aproximada de 15 millas náuticas del aeródromo,	OFICIO EXTRA FAP N° 004157-2025-SECRE/FAP del 22.10.2025 Ley 30339 “Ley de Control, Vigilancia y Defensa del Espacio Aéreo Nacional”	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

	o a la distancia convenida entre las autoridades aeronáuticas militares y las dependencias ATS, ambas aeronaves pasarán a la frecuencia de los servicios ATS para incorporarse a la gestión del tránsito aéreo civil. Ambas aeronaves tendrán prioridad sobre cualquier otra aeronave que opere en el mismo espacio aéreo del aeródromo.		
...	...		
Apéndice J Reservado	Apéndice J 10 Reservado	Se tacha letra J y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice K Limitaciones en la performance del helicóptero	Apéndice K 11 Limitaciones en la performance del helicóptero	Se tacha letra K y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice L Registradores de vuelo	Apéndice L 12 Registradores de vuelo	Se tacha letra L y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice M Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS)	Apéndice M 13 Reservado Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS)	Se tacha todo el Apéndice en coordinación con el punto focal de RPAS y asesores OACI. Se elimina texto tachado "Todo el Apéndice M" (Se mantiene en Reservado), por Duplicidad de requisitos en la NTC 001-2015, de acuerdo con los Informes 0013-2025 y 0939-2025 de la CTCER y MEMO 0442-2025 de la DCA"	
1. Reglas generales de utilización 1.1 Todas las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) para uso civil, diferentes a la práctica aerodeportiva o recreativa, hechas por personas	1. Reglas generales de utilización 1.1 Todas las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) para uso civil, diferentes a la práctica aerodeportiva o recreativa, hechas por personas		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

naturales o jurídicas u organizaciones civiles requieren de la licencia otorgada por la DGAC.

1.2 Toda persona natural o jurídica u organización civil que opere un sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), para uso diferente a la práctica aerodeportiva o recreativa, debe contar con una licencia de operador/piloto, que es otorgada por la DGAC.

1.3 En ámbitos privados y protegidos deberán solicitarse a los propietarios y/o entidades (públicas y privadas) los permisos correspondientes.

1.4 Ningún sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) que participe en la navegación aérea internacional se utilizará sin autorización apropiada de la AAC del Estado desde el cual se efectúa el despegue de la aeronave pilotada a distancia (RPA).

1.5 Ninguna RPA o RPAS se utilizará sobre el territorio de otro Estado sin la autorización especial concedida por la AAC del Estado donde se efectuará el vuelo. Esta autorización puede formularse como acuerdos entre los Estados en cuestión.

1.6 No podrá utilizarse una RPA o RPAS sobre alta mar sin coordinación previa con la autoridad ATS correspondiente.

1.7 La autorización y coordinación a que se refieren 1.5 y 1.6 deberán obtenerse y efectuarse antes del despegue si existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que la aeronave pueda ingresar al espacio aéreo en cuestión, de acuerdo Formato 3 y Formato 4 del presente Apéndice.

1.8 Los RPA y RPAS se utilizarán de conformidad con las condiciones establecidas por la AAC del Estado de matrícula y, de ser diferente, la AAC del Estado del explotador y los Estados sobre los cuales se efectuará el vuelo.

~~naturales o jurídicas u organizaciones civiles requieren de la licencia otorgada por la DGAC.~~

~~1.2 Toda persona natural o jurídica u organización civil que opere un sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), para uso diferente a la práctica aerodeportiva o recreativa, debe contar con una licencia de operador/piloto, que es otorgada por la DGAC.~~

~~1.3 En ámbitos privados y protegidos deberán solicitarse a los propietarios y/o entidades (públicas y privadas) los permisos correspondientes.~~

~~1.4 Ningún sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) que participe en la navegación aérea internacional se utilizará sin autorización apropiada de la AAC del Estado desde el cual se efectúa el despegue de la aeronave pilotada a distancia (RPA).~~

~~1.5 Ninguna RPA o RPAS se utilizará sobre el territorio de otro Estado sin la autorización especial concedida por la AAC del Estado donde se efectuará el vuelo. Esta autorización puede formularse como acuerdos entre los Estados en cuestión.~~

~~1.6 No podrá utilizarse una RPA o RPAS sobre alta mar sin coordinación previa con la autoridad ATS correspondiente.~~

~~1.7 La autorización y coordinación a que se refieren 1.5 y 1.6 deberán obtenerse y efectuarse antes del despegue si existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que la aeronave pueda ingresar al espacio aéreo en cuestión, de acuerdo Formato 3 y Formato 4 del presente Apéndice.~~

~~1.8 Los RPA y RPAS se utilizarán de conformidad con las condiciones establecidas por la AAC del Estado de matrícula y, de ser diferente, la AAC del Estado del explotador y los Estados sobre los cuales se efectuará el vuelo.~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

1.9 Los planes de vuelo se presentarán de conformidad con las Secciones 91.210, 91.215, 91.220, 91.225 y 91.230 del Capítulo B de este reglamento o como lo indique la AAC de los Estados en los que se efectúe el vuelo.

1.10 Los RPA y RPAS cumplirán con los requisitos de performance y de equipo a bordo exigidos para el espacio aéreo específico donde se efectuará el vuelo.

1.11 Los requisitos de esta regulación son aplicables a las personas u organizaciones privadas y del estado que pretendan hacer uso RPA Y RPAS para cualquier actividad civil. Asimismo, aplica a los fabricantes, importadores y Comercializadores de RPAS.

1.12 o aplica a aeromodelismo.

1.13 No aplica los globos libres no tripulados y los globos cautivos.

Nota.- El Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc. 10019) contiene explicación relativa a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia

2. Limitaciones de Operación:

Ninguna persona podrá operar un RPA o RPAS:

2.1 Si la masa máxima de despegue del RPA o RPAS excede los 25 Kg.

2.2 Sobre zonas pobladas, salvo los casos excepcionales que autorice la AAC del Estado de acuerdo a lo señalado en el párrafo 7, de esta norma.

2.3 En áreas de concentración de personas (no se pueden volar RPA o RPAS en parques de ciudades, playas llenas de gente, campos de fútbol, conciertos, bodas, manifestaciones, procesiones, etc. al aire libre).

2.4 Sin contar con el manual del fabricante del RPAS.

2.5 Cuando no se cumplan todas las prescripciones indicadas en dicho manual referentes al mantenimiento y operación del RPAS.

2.6 Sin antes haber realizado una inspección de pre-vuelo para determinar que el RPAS se encuentra en condiciones

~~1.9 Los planes de vuelo se presentarán de conformidad con las Secciones 91.210, 91.215, 91.220, 91.225 y 91.230 del Capítulo B de este reglamento o como lo indique la AAC de los Estados en los que se efectúe el vuelo.~~

~~1.10 Los RPA y RPAS cumplirán con los requisitos de performance y de equipo a bordo exigidos para el espacio aéreo específico donde se efectuará el vuelo.~~

~~1.11 Los requisitos de esta regulación son aplicables a las personas u organizaciones privadas y del estado que pretendan hacer uso RPA Y RPAS para cualquier actividad civil. Asimismo, aplica a los fabricantes, importadores y Comercializadores de RPAS.~~

~~1.12 o aplica a aeromodelismo.~~

~~1.13 No aplica los globos libres no tripulados y los globos cautivos.~~

~~Nota.- El Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) (Doc. 10019) contiene explicación relativa a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia~~

~~**2. Limitaciones de Operación:**~~

~~Ninguna persona podrá operar un RPA o RPAS:~~

~~2.1 Si la masa máxima de despegue del RPA o RPAS excede los 25 Kg.~~

~~2.2 Sobre zonas pobladas, salvo los casos excepcionales que autorice la AAC del Estado de acuerdo a lo señalado en el párrafo 7, de esta norma.~~

~~2.3 En áreas de concentración de personas (no se pueden volar RPA o RPAS en parques de ciudades, playas llenas de gente, campos de fútbol, conciertos, bodas, manifestaciones, procesiones, etc. al aire libre).~~

~~2.4 Sin contar con el manual del fabricante del RPAS.~~

~~2.5 Cuando no se cumplan todas las prescripciones indicadas en dicho manual referentes al mantenimiento y operación del RPAS.~~

~~2.6 Sin antes haber realizado una inspección de pre-vuelo para determinar que el RPAS se encuentra en condiciones~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

seguras para operar y haber registrado y firmado dicha inspección.

2.7 Sin haber presentado plan de vuelo al ATC correspondiente en los casos que sea aplicable.

2.8 Sobre personas no involucradas en la operación.

2.9 En proximidad de personas u obstáculos, debiendo mantener una separación vertical del RPA mayor de 20 metros y horizontal mayor de 30 metros, en relación a cualquier obstáculo. Dichos márgenes aplican al despegue/lanzamiento, aterrizaje/recuperación y durante todas las fases del vuelo y en adición a las restricciones operacionales propias de cada modelo de RPA establecidas en el correspondiente manual.

2.10 Por encima de 500 ft (152.4 m) de altura sobre el terreno.

2.11 A más de 100 mph (87 Kt) de velocidad aérea.

2.12 Fuera de condiciones de una operación con visibilidad directa visual, y ni con ayuda de ningún otro dispositivo que los lentes correctivos o lentes sistema FPV(First Person View).

2.13 En condiciones nocturnas (después de la puesta o antes de la salida del sol), salvo los casos excepcionales que autorice la DGAC, de acuerdo a lo señalado en el párrafo 7 y párrafo 17, de esta norma.

2.14 Durante más de una hora continuada.

2.15 Durante más del 80% de la autonomía establecida por el fabricante.

2.16 Con un piloto que no haya sido acreditado y/o que no haya sido autorizado.

2.17 Descuidando la atención exclusiva al control de la operación del RPAS. Está prohibido entregar el control a otro piloto/operador mientras el RPA está en vuelo y comandar dos RPA simultáneamente.

~~seguras para operar y haber registrado y firmado dicha inspección.~~

~~2.7 Sin haber presentado plan de vuelo al ATC correspondiente en los casos que sea aplicable.~~

~~2.8 Sobre personas no involucradas en la operación.~~

~~2.9 En proximidad de personas u obstáculos, debiendo mantener una separación vertical del RPA mayor de 20 metros y horizontal mayor de 30 metros, en relación a cualquier obstáculo. Dichos márgenes aplican al despegue/lanzamiento, aterrizaje/recuperación y durante todas las fases del vuelo y en adición a las restricciones operacionales propias de cada modelo de RPA establecidas en el correspondiente manual.~~

~~2.10 Por encima de 500 ft (152.4 m) de altura sobre el terreno.~~

~~2.11 A más de 100 mph (87 Kt) de velocidad aérea.~~

~~2.12 Fuera de condiciones de una operación con visibilidad directa visual, y ni con ayuda de ningún otro dispositivo que los lentes correctivos o lentes sistema FPV(First Person View).~~

~~2.13 En condiciones nocturnas (después de la puesta o antes de la salida del sol), salvo los casos excepcionales que autorice la DGAC, de acuerdo a lo señalado en el párrafo 7 y párrafo 17, de esta norma.~~

~~2.14 Durante más de una hora continuada.~~

~~2.15 Durante más del 80% de la autonomía establecida por el fabricante.~~

~~2.16 Con un piloto que no haya sido acreditado y/o que no haya sido autorizado.~~

~~2.17 Descuidando la atención exclusiva al control de la operación del RPAS. Está prohibido entregar el control a otro piloto/operador mientras el RPA está en vuelo y comandar dos RPA simultáneamente.~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

2.18 Operar un RPAS bajo la influencia de las drogas o el alcohol. 2.19 A menos de 4 km de un aeródromo, excepto para fines de prevención de impactos con aves, conforme a lo estipulado en el párrafo 7. 2.20 Sobre vías de comunicación, incluyendo toda infraestructura vial (viaductos, carreteras, caminos, senderos, puentes), infraestructura de transmisión eléctrica y de telecomunicaciones (postes, torres, cables y antenas), cursos de agua navegables y ductos para transporte de hidrocarburos. Sin perjuicio de ello, los RPA o RPAS podrán volar próximos a estas vías, manteniendo una separación horizontal mayor de 30 metros, del borde o extremo de las mismas, salvo los casos excepcionales que autorice la DGAC de acuerdo a lo señalado en el párrafo 7, de esta Regulación. 2.21 No se podrá dejar caer ni lanzar objetos, material o fluidos desde el RPAS salvo en los casos en que cuente con autorización expresa de la DGAC sobre la base de informes técnicos de impacto ambiental emitidos por la autoridad competente. 2.22 “En zonas peligrosas, zonas prohibidas y zonas restringidas publicadas en la AIP-PERÚ o en los NOTAM incluidos en el sitio web de CORPAC”. Una desviación a esta restricción se sujetará a la autorización escrita de parte de la Entidad responsable de la reserva de la zona en cuestión.	2.18 Operar un RPAS bajo la influencia de las drogas o el alcohol. 2.19 A menos de 4 km de un aeródromo, excepto para fines de prevención de impactos con aves, conforme a lo estipulado en el párrafo 7. 2.20 Sobre vías de comunicación, incluyendo toda infraestructura vial (viaductos, carreteras, caminos, senderos, puentes), infraestructura de transmisión eléctrica y de telecomunicaciones (postes, torres, cables y antenas), cursos de agua navegables y ductos para transporte de hidrocarburos. Sin perjuicio de ello, los RPA o RPAS podrán volar próximos a estas vías, manteniendo una separación horizontal mayor de 30 metros, del borde o extremo de las mismas, salvo los casos excepcionales que autorice la DGAC de acuerdo a lo señalado en el párrafo 7, de esta Regulación. 2.21 No se podrá dejar caer ni lanzar objetos, material o fluidos desde el RPAS salvo en los casos en que cuente con autorización expresa de la DGAC sobre la base de informes técnicos de impacto ambiental emitidos por la autoridad competente. 2.22 “En zonas peligrosas, zonas prohibidas y zonas restringidas publicadas en la AIP-PERÚ o en los NOTAM incluidos en el sitio web de CORPAC”. Una desviación a esta restricción se sujetará a la autorización escrita de parte de la Entidad responsable de la reserva de la zona en cuestión.		
2.23 En una navegación aérea internacional o en alta mar, salvo que cuente con una autorización apropiada de la AAC del Estado y de acuerdo a lo establecido en el Apéndice M de la RAP 91. 2.24 Operar en las áreas donde se combate un incendio por medio de RPA o RPAS.	2.23 En una navegación aérea internacional o en alta mar, salvo que cuente con una autorización apropiada de la AAC del Estado y de acuerdo a lo establecido en el Apéndice M de la RAP 91. 2.24 Operar en las áreas donde se combate un incendio por medio de RPA o RPAS.		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

2.25 Debe operarse a una distancia de separación de al menos de 0.9 km (0.5 milla náutica) de cualquier helipuerto.
2.26 Para la operación de RPAS en un aeródromo o su proximidad, el operador debe contar con:

- (a) Una licencia de piloto de RPA/RPAS; y
- (b) Curso de Conocimientos Aeronáuticos, impartido en un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) o con licencia de piloto de acuerdo con la RAP 61.
- (c) Permiso especial del aeródromo
- (d) Medio de comunicación para de enlace operador-aeródromo

3. Operaciones no permitidas

La DGAC no autoriza las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y sanciona a los responsables cuando corresponda:

- a) Si se pone en peligro la seguridad y la regularidad de las operaciones aéreas tripuladas.
- b) Si se sobrevuela espacios urbanos o con alta densidad poblacional o áreas naturales protegidas, zonas peligrosas, zonas restringidas y zonas prohibidas, salvo que cuente con la autorización excepcional expedida por la autoridad competente.
- c) Si se viola la privacidad de los ciudadanos.

La autoridad competente, mediante normas administrativas, determina otros casos para la no autorización de dichas operaciones y las correspondientes sanciones.

4. Otorgamiento de certificados y licencias

Nota 1.- En el Apéndice C de la Resolución A38-12 de la Asamblea se dispone que hasta que no entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías, clases o tipos de aeronaves, los certificados expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado contratante en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados contratantes en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues.

~~2.25 Debe operarse a una distancia de separación de al menos de 0.9 km (0.5 milla náutica) de cualquier helipuerto.~~
~~2.26 Para la operación de RPAS en un aeródromo o su proximidad, el operador debe contar con:~~

- ~~(a) Una licencia de piloto de RPA/RPAS; y~~
- ~~(b) Curso de Conocimientos Aeronáuticos, impartido en un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC) o con licencia de piloto de acuerdo con la RAP 61.~~
- ~~(c) Permiso especial del aeródromo~~
- ~~(d) Medio de comunicación para de enlace operador-aeródromo~~

~~**3. Operaciones no permitidas**~~

~~La DGAC no autoriza las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y sanciona a los responsables cuando corresponda:~~

- ~~a) Si se pone en peligro la seguridad y la regularidad de las operaciones aéreas tripuladas.~~
- ~~b) Si se sobrevuela espacios urbanos o con alta densidad poblacional o áreas naturales protegidas, zonas peligrosas, zonas restringidas y zonas prohibidas, salvo que cuente con la autorización excepcional expedida por la autoridad competente.~~
- ~~c) Si se viola la privacidad de los ciudadanos.~~

~~La autoridad competente, mediante normas administrativas, determina otros casos para la no autorización de dichas operaciones y las correspondientes sanciones.~~

~~**4. Otorgamiento de certificados y licencias**~~

~~*Nota 1.- En el Apéndice C de la Resolución A38-12 de la Asamblea se dispone que hasta que no entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías, clases o tipos de aeronaves, los certificados expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado contratante en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados contratantes en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues.*~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

Nota 2.- *Todavía no se han elaborado las normas relativas a la certificación. Por consiguiente, en el interin, hasta que se elaboren los SARPS relativos a los RPAS, no tiene que considerarse automáticamente que todo otorgamiento de certificados cumple con los SARPS de los Anexos conexos, incluidos los Anexos 6 y 8.*

Nota 3.- *No obstante la Resolución A38-12 de la Asamblea, el Artículo 8 del Convenio de Chicago garantiza a cada Estado contratante la soberanía absoluta respecto a la autorización de operaciones RPA sobre su territorio.*

4.1 Un RPAS será aprobado, teniendo en cuenta las interdependencias de los componentes, de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones de los reglamentos afines. Además:

- a) una RPA contará con un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con los reglamentos vigentes; y
- b) los componentes conexos de un RPAS especificados en el diseño de tipo serán certificados y mantenidos de conformidad con los reglamentos vigentes.

4.2 El explotador dispondrá de un certificado de explotador de RPAS expedido de conformidad con los reglamentos vigentes, si fuera aplicable

4.3 Los pilotos a distancia obtendrán sus licencias, o se les otorgarán sus licencias, de conformidad con las regulaciones vigentes.

5. Registro de aeronaves pilotadas a distancia (RPA), de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y de sus propietarios

Todo propietario de un RPA o RPAS deberá registrarlo en la DGAC, Dirección de Certificaciones y Autorizaciones, para lo cual deberá:

(1) Presentar la solicitud (Formato 1) que contenga la información siguiente:

- (i) Datos del solicitante: Nombre completo (persona natural o jurídica), número de identidad, dirección, teléfono, correo electrónico, tipo de práctica del RPA o RPAS.

~~**Nota 2.-** *Todavía no se han elaborado las normas relativas a la certificación. Por consiguiente, en el interin, hasta que se elaboren los SARPS relativos a los RPAS, no tiene que considerarse automáticamente que todo otorgamiento de certificados cumple con los SARPS de los Anexos conexos, incluidos los Anexos 6 y 8.*~~

~~**Nota 3.-** *No obstante la Resolución A38-12 de la Asamblea, el Artículo 8 del Convenio de Chicago garantiza a cada Estado contratante la soberanía absoluta respecto a la autorización de operaciones RPA sobre su territorio.*~~

~~4.1 Un RPAS será aprobado, teniendo en cuenta las interdependencias de los componentes, de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones de los reglamentos afines. Además:~~

- ~~a) una RPA contará con un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con los reglamentos vigentes; y~~
- ~~b) los componentes conexos de un RPAS especificados en el diseño de tipo serán certificados y mantenidos de conformidad con los reglamentos vigentes.~~

~~4.2 El explotador dispondrá de un certificado de explotador de RPAS expedido de conformidad con los reglamentos vigentes, si fuera aplicable~~

~~4.3 Los pilotos a distancia obtendrán sus licencias, o se les otorgarán sus licencias, de conformidad con las regulaciones vigentes.~~

~~**5. Registro de aeronaves pilotadas a distancia (RPA), de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y de sus propietarios**~~

~~Todo propietario de un RPA o RPAS deberá registrarlo en la DGAC, Dirección de Certificaciones y Autorizaciones, para lo cual deberá:~~

~~(1) Presentar la solicitud (Formato 1) que contenga la información siguiente:~~

- ~~(i) Datos del solicitante: Nombre completo (persona natural o jurídica), número de identidad, dirección, teléfono, correo electrónico, tipo de práctica del RPA o RPAS.~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(ii) Información técnica del RPA o RPAS: Marca, modelo, país de fabricación, número de serie, tipo de motores y cantidad de motores, frecuencia de control, masa (peso) máxima de despegue, autonomía, descripción del equipamiento incorporado (GPS, paracaídas de emergencia, cámara de video, ATC transponder, otros), copia digital del manual de operación del RPAS (aeronave y sistema de control) y fotografías en formato jpg (fotografía del RPAS y el N/S Placa de identificación del RPAS) en un cd o USB o pendrive.

(2) Presentar copia simple de la partida registral actualizada o del certificado de vigencia actualizado de la sociedad, si es persona jurídica.

(3) Presentar copia simple del documento en el que conste el poder otorgado al representante que formula la solicitud con la constancia actualizada de su inscripción registral o de ser el caso, copia de la carta poder correspondiente, si es persona jurídica.

(4) Efectuar el pago de los derechos de tramitación correspondientes establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

(5) La DGAC resuelve las solicitudes de registro en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad con el Artículo 35 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

(6) Como resultado del proceso de registro, la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC otorgará al operador la correspondiente “tarjeta de registro de RPAS” que contiene los datos básicos del propietario y del RPAS y está numerada correlativamente.

~~(ii) Información técnica del RPA o RPAS: Marca, modelo, país de fabricación, número de serie, tipo de motores y cantidad de motores, frecuencia de control, masa (peso) máxima de despegue, autonomía, descripción del equipamiento incorporado (GPS, paracaídas de emergencia, cámara de video, ATC transponder, otros), copia digital del manual de operación del RPAS (aeronave y sistema de control) y fotografías en formato jpg (fotografía del RPAS y el N/S Placa de identificación del RPAS) en un cd o USB o pendrive.~~

~~(2) Presentar copia simple de la partida registral actualizada o del certificado de vigencia actualizado de la sociedad, si es persona jurídica.~~

~~(3) Presentar copia simple del documento en el que conste el poder otorgado al representante que formula la solicitud con la constancia actualizada de su inscripción registral o de ser el caso, copia de la carta poder correspondiente, si es persona jurídica.~~

~~(4) Efectuar el pago de los derechos de tramitación correspondientes establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.~~

~~(5) La DGAC resuelve las solicitudes de registro en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, de conformidad con el Artículo 35 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.~~

~~(6) Como resultado del proceso de registro, la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC otorgará al operador la correspondiente “tarjeta de registro de RPAS” que contiene los datos básicos del propietario y del RPAS y está numerada correlativamente.~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(7) La información de registro de RPAS, es de acceso público y gratuito y es incorporado en el portal web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (8) Los propietarios de dichas aeronaves y sistemas están obligados a registrarlos, bajo sanción de multa que es dispuesta y ejecutada por la autoridad competente. 6. Licencia de Piloto de RPAS Toda persona que opere o pilotee a distancia un RPAS para usos diferentes a la práctica aerodeportiva o recreativa, deberá contar con una Licencia de Piloto de RPAS, la cual será tramitada ante la Coordinación Técnica de Licencias de la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC y para lo cual el postulante a la misma deberá: (1) Tener al menos 18 años de edad. (2) Aprobar con nota mínima de 75% un examen de conocimientos aeronáuticos básicos pertinentes a la operación de RPAS que incluirán: la presente RAP 91, reglamento del aire, parámetros de vuelo, factores humanos, meteorología, navegación y principios de vuelo, conforme al instructivo que publique la DGAC en el sitio web del MTC-DGAC y que comprenderá el temario de dicho examen. (3) Presentar una declaración jurada simple (Formato 2), en la que declare: (i) Leer, escribir, hablar y comprender el idioma español (ii) Haber recibido instrucción teórica y práctica en el modelo de RPA o RPAS a operar, a cargo de un piloto acreditado como Operador RPA o RPAS o con licencia de piloto emitida por la DGAC, en un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil o en un Centros de Entrenamiento Aeronáutico Civil; acreditado por la DGAC.	(7) La información de registro de RPAS, es de acceso público y gratuito y es incorporado en el portal web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (8) Los propietarios de dichas aeronaves y sistemas están obligados a registrarlos, bajo sanción de multa que es dispuesta y ejecutada por la autoridad competente. 6. Licencia de Piloto de RPAS Toda persona que opere o pilotee a distancia un RPAS para usos diferentes a la práctica aerodeportiva o recreativa, deberá contar con una Licencia de Piloto de RPAS, la cual será tramitada ante la Coordinación Técnica de Licencias de la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC y para lo cual el postulante a la misma deberá: (1) Tener al menos 18 años de edad. (2) Aprobar con nota mínima de 75% un examen de conocimientos aeronáuticos básicos pertinentes a la operación de RPAS que incluirán: la presente RAP 91, reglamento del aire, parámetros de vuelo, factores humanos, meteorología, navegación y principios de vuelo, conforme al instructivo que publique la DGAC en el sitio web del MTC-DGAC y que comprenderá el temario de dicho examen. (3) Presentar una declaración jurada simple (Formato 2), en la que declare: (i) Leer, escribir, hablar y comprender el idioma español (ii) Haber recibido instrucción teórica y práctica en el modelo de RPA o RPAS a operar, a cargo de un piloto acreditado como Operador RPA o RPAS o con licencia de piloto emitida por la DGAC, en un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil o en un Centros de Entrenamiento Aeronáutico Civil; acreditado por la DGAC.	
(iii) No conocer que adolezca de alguna condición física o mental que pueda interferir con la operación segura de un RPAS.	(iii) No conocer que adolezca de alguna condición física o mental que pueda interferir con la operación segura de un RPAS.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(iv) Estar enterado que deberá conducir una inspección de pre-vuelo antes de cada operación, para asegurar que el RPAS (la aeronave y su estación de control) esté en condiciones seguras para operar; la inspección debe comprender la verificación de que el mantenimiento previo del RPAS se haya cumplido conforme a lo que establece el manual del fabricante.

(v) Estar enterado que deberá registrar la inspección de pre-vuelo por escrito, en forma correlativa, fechada y firmada. Se aceptará este registro en formato digital siempre y cuando el operador lo solicite y sea aprobado por la DGAC.

(vi) Compromiso para conservar dicho registró por un período mínimo de dos años posteriores al vuelo, de manera que esté disponible a ser supervisado por la DGAC.

(vii) Compromiso de reportar en los meses de mayo y noviembre vía correo electrónico la totalidad de vuelos realizados en el semestre, según formato digital que se publique en la página web de la DGAC. El reporte podrá ser presentado por un aeroclub, sin embargo la responsabilidad de la presentación fidedigna y oportuna del reporte, recae en la persona del operador/piloto.

(viii) Compromiso para reportar a la DGAC, en caso de accidente por operación que resulte en lesiones a personas o daño a la propiedad, dentro de las 72 horas siguientes.

(ix) Facilitar a la DGAC, a solicitud de ésta para inspección o prueba el RPA o RPAS y toda la documentación asociada.

(4) Efectuar el pago de los derechos de tramitación correspondientes establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

(5) La DGAC resuelve las solicitudes de acreditación y/o licencia en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, de

~~(iv) Estar enterado que deberá conducir una inspección de pre-vuelo antes de cada operación, para asegurar que el RPAS (la aeronave y su estación de control) esté en condiciones seguras para operar; la inspección debe comprender la verificación de que el mantenimiento previo del RPAS se haya cumplido conforme a lo que establece el manual del fabricante.~~

~~(v) Estar enterado que deberá registrar la inspección de pre-vuelo por escrito, en forma correlativa, fechada y firmada. Se aceptará este registro en formato digital siempre y cuando el operador lo solicite y sea aprobado por la DGAC.~~

~~(vi) Compromiso para conservar dicho registró por un período mínimo de dos años posteriores al vuelo, de manera que esté disponible a ser supervisado por la DGAC.~~

~~(vii) Compromiso de reportar en los meses de mayo y noviembre vía correo electrónico la totalidad de vuelos realizados en el semestre, según formato digital que se publique en la página web de la DGAC. El reporte podrá ser presentado por un aeroclub, sin embargo la responsabilidad de la presentación fidedigna y oportuna del reporte, recae en la persona del operador/piloto.~~

~~(viii) Compromiso para reportar a la DGAC, en caso de accidente por operación que resulte en lesiones a personas o daño a la propiedad, dentro de las 72 horas siguientes.~~

~~(ix) Facilitar a la DGAC, a solicitud de ésta para inspección o prueba el RPA o RPAS y toda la documentación asociada.~~

~~(4) Efectuar el pago de los derechos de tramitación correspondientes establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.~~

~~(5) La DGAC resuelve las solicitudes de acreditación y/o licencia en el plazo máximo de treinta (30) días hábiles, de~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

conformidad con el Artículo 35 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. (6) La Licencia de piloto de RPAS es otorgada por el Director de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC. (7) El incumplimiento de una o más de las condiciones establecidas como requisito para esta Licencia es causal para suspender/revocar la Licencia otorgada 7. Solicitud de autorización 7.1 La solicitud de autorización estipulada en 1.2 se efectuará ante las autoridades competentes del Estado o de los Estados en que operará la RPA en un plazo no menor de siete días antes de la fecha prevista para el vuelo a menos que la AAC lo especifique de otro modo. 7.2 A menos que la AAC o las AAC de los Estados en que operará el RPA determinen otra cosa, la solicitud de autorización incluirá lo siguiente: (a) Contar con Tarjeta de registro del RPAS (b) Contar con la licencia de piloto de RPAS (c) Presentar una declaración jurada de responsabilidad solidaria (Formato 3), aplicable en los casos en que el operador y el propietario del RPAS sean personas distintas y eventualmente intervenga una tercera entidad como contratante.	conformidad con el Artículo 35 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. (6) La Licencia de piloto de RPAS es otorgada por el Director de Certificaciones y Autorizaciones de la DGAC. (7) El incumplimiento de una o más de las condiciones establecidas como requisito para esta Licencia es causal para suspender/revocar la Licencia otorgada 7. Solicitud de autorización 7.1 La solicitud de autorización estipulada en 1.2 se efectuará ante las autoridades competentes del Estado o de los Estados en que operará la RPA en un plazo no menor de siete días antes de la fecha prevista para el vuelo a menos que la AAC lo especifique de otro modo. 7.2 A menos que la AAC o las AAC de los Estados en que operará el RPA determinen otra cosa, la solicitud de autorización incluirá lo siguiente: (a) Contar con Tarjeta de registro del RPAS (b) Contar con la licencia de piloto de RPAS (c) Presentar una declaración jurada de responsabilidad solidaria (Formato 3), aplicable en los casos en que el operador y el propietario del RPAS sean personas distintas y eventualmente intervenga una tercera entidad como contratante.		
(d) Presentar copia de la póliza de seguros de responsabilidad civil frente a terceros por los daños que puedan surgir durante sus operaciones. La cobertura mínima será de 10 UITs, siendo obligación del propietario o explotador del RPA/RPAS asegurar por un monto superior de acuerdo a la evaluación y consideración del análisis de riesgo. (e) Presentar el análisis de riesgo señalado en el sub párrafo (Formato 4).	(d) Presentar copia de la póliza de seguros de responsabilidad civil frente a terceros por los daños que puedan surgir durante sus operaciones. La cobertura mínima será de 10 UITs, siendo obligación del propietario o explotador del RPA/RPAS asegurar por un monto superior de acuerdo a la evaluación y consideración del análisis de riesgo. (e) Presentar el análisis de riesgo señalado en el sub párrafo (Formato 4).		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(f) copia del certificado de aeronavegabilidad si corresponde; si su peso excede los veinticinco (25) kg.

(g) copia de la licencia de estación de radio de la RPAS, si corresponde;

(h) Constancia de pago de los derechos de tramitación correspondientes establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

7.3 El propietario, explotador debe reportar a la DGAC en los meses de Mayo y Noviembre vía correo electrónico (rpas-dgac@mtc.gob.pe) la totalidad de los vuelos realizados en el semestre según.

formato digital publicado en el portal de la DGAC.

7.4 Un explotador autorizado a operar un RPAS o RPA conforme lo estipulado en el párrafo 7, podrá ser autorizado excepcionalmente por la DGAC, mediante Oficio de la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones, a operar en zonas urbanas, en la proximidad de aeródromos u Operación de RPAS para control de peligro aviario.

8. Requerimiento de la Instrucción

Todo curso de Piloto de RPA, RPAS será realizado en un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil o Centros de entrenamiento Certificado por la DGAC, como mínimo debe contar los siguientes temas:

- a) Aerodinámica
- b) Derecho Aeronáutico
- c) Factores Humanos
- d) Meteorología
- e) Navegación
- f) Normatividad
- g) Parámetros de Vuelo
- h) Operaciones con RPA/RPAS
- i) Principios de Vuelo

~~(f) copia del certificado de aeronavegabilidad si corresponde; si su peso excede los veinticinco (25) kg.~~

~~(g) copia de la licencia de estación de radio de la RPAS, si corresponde;~~

~~(h) Constancia de pago de los derechos de tramitación correspondientes establecidos en el Texto Único de Procedimientos Administrativos – TUPA del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.~~

~~7.3 El propietario, explotador debe reportar a la DGAC en los meses de Mayo y Noviembre vía correo electrónico (rpas-dgac@mtc.gob.pe) la totalidad de los vuelos realizados en el semestre según.~~

~~formato digital publicado en el portal de la DGAC.~~

~~7.4 Un explotador autorizado a operar un RPAS o RPA conforme lo estipulado en el párrafo 7, podrá ser autorizado excepcionalmente por la DGAC, mediante Oficio de la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones, a operar en zonas urbanas, en la proximidad de aeródromos u Operación de RPAS para control de peligro aviario.~~

~~**8. Requerimiento de la Instrucción**~~

~~Todo curso de Piloto de RPA, RPAS será realizado en un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil o Centros de entrenamiento Certificado por la DGAC, como mínimo debe contar los siguientes temas:~~

- ~~a) Aerodinámica~~
- ~~b) Derecho Aeronáutico~~
- ~~c) Factores Humanos~~
- ~~d) Meteorología~~
- ~~e) Navegación~~
- ~~f) Normatividad~~
- ~~g) Parámetros de Vuelo~~
- ~~h) Operaciones con RPA/RPAS~~
- ~~i) Principios de Vuelo~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

j) Reglamento del Aire
k) Radiotelefonía.

9. Operación en zonas urbanas:

La operación de un RPAS en zonas urbanas podrá autorizarse excepcionalmente a los RPA con un peso máximo de despegue de hasta 6 kg equipados con paracaídas de emergencia, sólo en los siguientes casos y según el procedimiento señalado en el Párrafo 4 y párrafo 7:

(1) Entidades gubernamentales por razones de seguridad ciudadana y otras actividades calificadas de interés público por la propia entidad.

(2) Entidades privadas contratadas por entidades gubernamentales para actividades calificadas de interés público por la entidad contratante.

(3) Entidades privadas que prestan servicios declarados de interés público por Resolución de la Entidad competente. Tales servicios pueden incluir la protección del patrimonio arqueológico, investigación científica, prevención de desastres, etc.

(4) Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú y el Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI), en actividades de búsqueda y salvamento, en el combate de incendios y otras emergencias.

10. Operación de RPAS para control de peligro aviario

La DGAC podrá autorizar el uso de RPAS dentro de los límites de un aeródromo y en la proximidad de este, bajo un "Protocolo de Seguridad de Uso de RPAS para el Control de peligro Aviario", el mismo que deberá estar aprobado por el explotador del aeródromo y que deberá contener como mínimo las siguientes previsiones:

(1) Delimitación del espacio aéreo del aeródromo, características del aeródromo y zonas de riesgo

(2) Características de la fauna aviar vinculada a incidentes en el aeródromo y localización del peligro aviar

(3) Mantenimiento del equipo RPAS

~~j) Reglamento del Aire
k) Radiotelefonía.~~

~~**9. Operación en zonas urbanas:**~~

~~La operación de un RPAS en zonas urbanas podrá autorizarse excepcionalmente a los RPA con un peso máximo de despegue de hasta 6 kg equipados con paracaídas de emergencia, sólo en los siguientes casos y según el procedimiento señalado en el Párrafo 4 y párrafo 7:~~

~~(1) Entidades gubernamentales por razones de seguridad ciudadana y otras actividades calificadas de interés público por la propia entidad.~~

~~(2) Entidades privadas contratadas por entidades gubernamentales para actividades calificadas de interés público por la entidad contratante.~~

~~(3) Entidades privadas que prestan servicios declarados de interés público por Resolución de la Entidad competente. Tales servicios pueden incluir la protección del patrimonio arqueológico, investigación científica, prevención de desastres, etc.~~

~~(4) Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú y el Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI), en actividades de búsqueda y salvamento, en el combate de incendios y otras emergencias.~~

~~**10. Operación de RPAS para control de peligro aviario**~~

~~La DGAC podrá autorizar el uso de RPAS dentro de los límites de un aeródromo y en la proximidad de este, bajo un "Protocolo de Seguridad de Uso de RPAS para el Control de peligro Aviario", el mismo que deberá estar aprobado por el explotador del aeródromo y que deberá contener como mínimo las siguientes previsiones:~~

~~(1) Delimitación del espacio aéreo del aeródromo, características del aeródromo y zonas de riesgo~~

~~(2) Características de la fauna aviar vinculada a incidentes en el aeródromo y localización del peligro aviar~~

~~(3) Mantenimiento del equipo RPAS~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

- (4) Comprobaciones de seguridad de operación de los equipos
- (5) Seguridad en las maniobras de vuelo
- (6) Climatología del aeródromo
- (7) Presentación de plan de vuelo y aceptación por el Servicio de Tránsito Aéreo
- (8) Comunicaciones
- (9) Registros
- (10) Cumplir con el párrafo 7

11. Operaciones de los RPAS en recintos cerrados

Los recintos completamente cerrados (un coliseo cerrado, un hangar cerrado, pabellón industrial o deportivo, un centro de convenciones, un domicilio particular, etc.) no están sujetos a la jurisdicción de la DGAC, al no formar parte del espacio aéreo. Los titulares de esos recintos son responsables de autorizar el vuelo de RPAs en su interior.

12. Zonas geográficas para ensayos.

Se determinan las condiciones necesarias para fijar las zonas geográficas para ensayos de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) con el fin de promover la investigación científica y realizar pruebas para aplicaciones de nuevas tecnologías o estudios tecnológicos relacionados a los actuales y futuros escenarios, como control y comunicación, colisiones, reutilización del espectro radioeléctrico, vuelos a baja y alta altura y compatibilidad con las reglas de tránsito aéreo. La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, otorga todas las facilidades a fin de emitir las licencias y/o autorizaciones correspondientes, que son gratuitas.

13. Infracciones y sanciones

Las infracciones y las sanciones relacionadas con el uso de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y de aeronaves pilotadas a distancia (RPA) son determinadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 27261, Ley de

- ~~(4) Comprobaciones de seguridad de operación de los equipos~~
- ~~(5) Seguridad en las maniobras de vuelo~~
- ~~(6) Climatología del aeródromo~~
- ~~(7) Presentación de plan de vuelo y aceptación por el Servicio de Tránsito Aéreo~~
- ~~(8) Comunicaciones~~
- ~~(9) Registros~~
- ~~(10) Cumplir con el párrafo 7~~

~~**11. Operaciones de los RPAS en recintos cerrados**~~

~~Los recintos completamente cerrados (un coliseo cerrado, un hangar cerrado, pabellón industrial o deportivo, un centro de convenciones, un domicilio particular, etc.) no están sujetos a la jurisdicción de la DGAC, al no formar parte del espacio aéreo. Los titulares de esos recintos son responsables de autorizar el vuelo de RPAs en su interior.~~

~~**12. Zonas geográficas para ensayos.**~~

~~Se determinan las condiciones necesarias para fijar las zonas geográficas para ensayos de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) con el fin de promover la investigación científica y realizar pruebas para aplicaciones de nuevas tecnologías o estudios tecnológicos relacionados a los actuales y futuros escenarios, como control y comunicación, colisiones, reutilización del espectro radioeléctrico, vuelos a baja y alta altura y compatibilidad con las reglas de tránsito aéreo. La Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, otorga todas las facilidades a fin de emitir las licencias y/o autorizaciones correspondientes, que son gratuitas.~~

~~**13. Infracciones y sanciones**~~

~~Las infracciones y las sanciones relacionadas con el uso de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) y de aeronaves pilotadas a distancia (RPA) son determinadas por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 27261, Ley de~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

Aeronáutica Civil del Perú, su reglamento, aprobado por el Decreto Supremo 050-2011- MTC, y en la Resolución Ministerial 361-2011-MTC/02, Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, así como en concordancia con sus correspondientes normas modificatorias.

Los daños causados al patrimonio cultural son sancionados por el Ministerio de Cultura. En caso de daños a terceros, se puede accionar por la vía civil o penal, según corresponda.

14. Exclusiones

Están excluidas de los alcances de la presente ley, las aeronaves del Estado pilotadas a distancia que sean para uso en servicios militares, policiales y aduaneros, así como las aeronaves pilotadas a distancia que sean de uso recreativo y aerodeportivo con un peso inferior a los dos (2) kilogramos.

Nota.-Las aeronaves pilotadas a distancia de uso recreativo y aerodeportivo deberán cumplir las Limitaciones de Operación indicadas en el párrafo 2

15. Beneficios tributarios de la Ley 30309

Los gastos en aeronaves pilotadas a distancia (RPA) y en los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) podrán aplicar el beneficio tributario contenido en la Ley 30309, Ley que promueve la investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica norma, siempre que formen parte de proyectos que sean calificados por CONCYTEC como proyectos de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica y cumplan con los requisitos establecidos en el párrafo anterior.

16. Adecuación del Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) adecua el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas (RISA) a través de la DGAC a fin de establecer la tipificación de nuevas conductas sancionables afines a las particularidades de las operaciones realizables por los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) y aeronaves pilotadas a distancia(RPA), de conformidad con el principio de tipicidad de la potestad

~~Aeronáutica Civil del Perú, su reglamento, aprobado por el Decreto Supremo 050-2011- MTC, y en la Resolución Ministerial 361-2011-MTC/02, Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, así como en concordancia con sus correspondientes normas modificatorias.~~

~~Los daños causados al patrimonio cultural son sancionados por el Ministerio de Cultura. En caso de daños a terceros, se puede accionar por la vía civil o penal, según corresponda.~~

~~**14. Exclusiones**~~

~~Están excluidas de los alcances de la presente ley, las aeronaves del Estado pilotadas a distancia que sean para uso en servicios militares, policiales y aduaneros, así como las aeronaves pilotadas a distancia que sean de uso recreativo y aerodeportivo con un peso inferior a los dos (2) kilogramos.~~

~~*Nota.-Las aeronaves pilotadas a distancia de uso recreativo y aerodeportivo deberán cumplir las Limitaciones de Operación indicadas en el párrafo 2*~~

~~**15. Beneficios tributarios de la Ley 30309**~~

~~Los gastos en aeronaves pilotadas a distancia (RPA) y en los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) podrán aplicar el beneficio tributario contenido en la Ley 30309, Ley que promueve la investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica norma, siempre que formen parte de proyectos que sean calificados por CONCYTEC como proyectos de investigación científica, desarrollo tecnológico e innovación tecnológica y cumplan con los requisitos establecidos en el párrafo anterior.~~

~~**16. Adecuación del Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas**~~

~~El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) adecua el Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas (RISA) a través de la DGAC a fin de establecer la tipificación de nuevas conductas sancionables afines a las particularidades de las operaciones realizables por los sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) y aeronaves pilotadas a distancia(RPA), de conformidad con el principio de tipicidad de la potestad~~

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

sancionadora administrativa señalada en el numeral 4 del artículo 230 de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.

17. Requerimientos para Operaciones Nocturnas con RPAS

17.1 Contar con Autorización de Operación nocturna de RPA o RPAS.

17.2 En el RPA o RPAS tener instaladas luces de posición.

17.3 Contar con Aprobación de Tipo de RPA o RPAS, que certifique que el RPA o RPAS está certificado para realizar operaciones nocturnas.

~~sancionadora administrativa señalada en el numeral 4 del artículo 230 de la Ley 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General.~~

~~17. Requerimientos para Operaciones Nocturnas con RPAS~~

~~17.1 Contar con Autorización de Operación nocturna de RPA o RPAS.~~

~~17.2 En el RPA o RPAS tener instaladas luces de posición.~~

~~17.3 Contar con Aprobación de Tipo de RPA o RPAS, que certifique que el RPA o RPAS está certificado para realizar operaciones nocturnas.~~

FORMATO "1"

FORMATO DE SOLICITUD DE REGISTRO DE DATOS DE RPAS

Lima,

Sres.
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección de Certificaciones y Autorizaciones

Por medio del presente documento, declaro ser propietario de un RPAS de acuerdo a los datos que suscribo a continuación y en virtud de ello solicito la emisión de la tarjeta de registro correspondiente:

1. Datos del solicitante:

Nombre del propietario / Razón Social: _____

☐ DNI ☐ RUC ☐ OCE ☐ OTROS: _____

Dirección: _____

Teléfono: _____, correo electrónico: _____

☐ Práctica Aerodeportiva o Recreativa ☐ Otro distinto a la práctica aerodeportiva o recreativa

2. Información técnica del RPAS:

Marca: _____; Modelo: _____

País de fabricación: _____; Número de serie: _____

Tipo de motores: ☐ Eléctrico ☐ Combustión Interna ☐ Otro

Cantidad de motores: _____ Frecuencia de control: _____ GHZ

Masa (peso) máxima de despegue: _____ Kg. Autonomía: _____ minutos.

Descripción del equipamiento incorporado:

Equipo	Disponible (si) (no)	Marca/Tipo
GPS	☐ ☐	_____
Paracaídas de emergencia	☐ ☐	_____
Cámara de video	☐ ☐	_____
ATC transponder	☐ ☐	_____
Otros equipos incorporados (detallar):		_____

Documentación adjunta:

- Copia simple de la partida registral actualizada o del certificado de vigencia de la sociedad, si es persona jurídica.
- Copia simple del documento en el que conste el poder otorgado al representante que formula la solicitud con la constancia actualizada de su inscripción registral o de ser el caso, copia de la carta poder correspondiente, si es persona jurídica.
- Copia digital del manual de operación del RPAS (aeronave y sistema de control).
- Fotografía del RPAS, fotografía de N/S (placa de identificación) en formato jpg.

Atentamente,

Firma y nombre del representante legal: _____

FORMATO "1"

FORMATO DE SOLICITUD DE REGISTRO DE DATOS DE RPAS

Lima,

Sres.
Dirección General de Aeronáutica Civil
Dirección de Certificaciones y Autorizaciones

Por medio del presente documento, declaro ser propietario de un RPAS de acuerdo a los datos que suscribo a continuación y en virtud de ello solicito la emisión de la tarjeta de registro correspondiente:

1. Datos del solicitante:

Nombre del propietario / Razón Social: _____

☐ DNI ☐ RUC ☐ OCE ☐ OTROS: _____

Dirección: _____

Teléfono: _____, correo electrónico: _____

☐ Práctica Aerodeportiva o Recreativa ☐ Otro distinto a la práctica aerodeportiva o recreativa

2. Información técnica del RPAS:

Marca: _____; Modelo: _____

País de fabricación: _____; Número de serie: _____

Tipo de motores: ☐ Eléctrico ☐ Combustión Interna ☐ Otro

Cantidad de motores: _____ Frecuencia de control: _____ GHZ

Masa (peso) máxima de despegue: _____ Kg. Autonomía: _____ minutos.

Descripción del equipamiento incorporado:

Equipo	Disponible (si) (no)	Marca/Tipo
GPS	☐ ☐	_____
Paracaídas de emergencia	☐ ☐	_____
Cámara de video	☐ ☐	_____
ATC transponder	☐ ☐	_____
Otros equipos incorporados (detallar):		_____

Documentación adjunta:

- Copia simple de la partida registral actualizada o del certificado de vigencia de la sociedad, si es persona jurídica.
- Copia simple del documento en el que conste el poder otorgado al representante que formula la solicitud con la constancia actualizada de su inscripción registral o de ser el caso, copia de la carta poder correspondiente, si es persona jurídica.
- Copia digital del manual de operación del RPAS (aeronave y sistema de control).
- Fotografía del RPAS, fotografía de N/S (placa de identificación) en formato jpg.

Atentamente,

Firma y nombre del representante legal: _____

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

FORMATO 2

DECLARACIÓN JURADA SIMPLE DE SOLICITANTE DE LICENCIA DE PILOTO DE RPAS

Sres.

Dirección General de Aeronáutica Civil Dirección de Certificaciones y Autorizaciones

Por medio del presente documento suscrito en la ciudad de _____, en la fecha (día/mes/año) _____/_____/_____, y/o _____ (nombres y apellidos completos) _____, con documento de identidad _____ N° _____, fecha de nacimiento: (día/mes/año) _____/_____/_____, con nacionalidad _____, de profesión/ ocupación _____, domiciliado en: _____

_____ distrito de _____ provincia de _____, departamento de _____, con Correo electrónico: _____, y teléfono: _____.

DECLARO BAJO JURAMENTO que:

1. Puedo leer, escribir, hablar y comprender el idioma español.
2. He recibido instrucción teórica y práctica para operar el RPAS modelo _____, de (nombre y apellidos del piloto instructor) _____, con acreditación de piloto RPAS o licencia emitida _____ el (fecha) _____ de _____ de 20_____, en (nombre del CIAC o CEAC) _____ en el distrito de _____, provincia de _____, departamento de _____.
3. No conozco que adolezca de alguna condición física o mental que pueda interferir con la operación segura de un RPAS.
4. Estoy enterado de que deberé cumplir con las limitaciones de operación establecidas en el párrafo 8 sub párrafo (e) de la Norma Técnica Complementaria "Requisitos para las Operaciones de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia" y con las siguientes obligaciones prescritas en dicha NTC:
5. Conducir una inspección de pre-vuelo antes de cada operación, para asegurar que el RPAS (la aeronave y su estación de control) esté en condiciones seguras para operar; la inspección debe comprender la verificación de que el mantenimiento previo del RPAS se haya cumplido conforme a lo que establece el manual del fabricante.
6. Registrar la inspección de pre-vuelo por escrito, en forma correlativa, fechada y firmada, o en formato digital aprobado por la DGAC.
7. Conservar dicho registro por un periodo mínimo de dos años posteriores al vuelo y hacerlo accesible a ser supervisado por la DGAC.
8. Reportar, los meses de mayo y noviembre vía correo electrónico, la totalidad de vuelos realizados en el semestre, según formato digital que estará publicado en la página web de la DGAC.
9. Reportar a la DGAC, en caso de accidente por operación que resulte en lesiones a personas o daño a la propiedad, dentro de las 72 horas siguientes.
10. Facilitar a la DGAC, a solicitud de ésta -para inspección o prueba- el RPAS y toda la documentación asociada.
11. Presentar y registrar una evaluación de riesgo para los casos de operaciones en zonas urbanas y en la vecindad de aeródromos, prescritos en el párrafo 8 subpárrafo h) de la referida NTC.
12. Presentar 1 fotografía a color tamaño pasaporte.
13. Impresiones de Apéndice B (2 copias)
14. Copia del certificado de estudio emitido por el CIAC o CEAC por la DGAC.

Atentamente,

(Nombre del Solicitante)

DNI/otro documento: _____

(Firma del solicitante)

FORMATO 2

DECLARACIÓN JURADA SIMPLE DE SOLICITANTE DE LICENCIA DE PILOTO DE RPAS

Sres.

Dirección General de Aeronáutica Civil Dirección de Certificaciones y Autorizaciones

Por medio del presente documento suscrito en la ciudad de _____, en la fecha (día/mes/año) _____/_____/_____, y/o _____ (nombres y apellidos completos) _____, con documento de identidad _____ N° _____, fecha de nacimiento: (día/mes/año) _____/_____/_____, con nacionalidad _____, de profesión/ ocupación _____, domiciliado en: _____

_____ distrito de _____ provincia de _____, departamento de _____, con Correo electrónico: _____, y teléfono: _____.

DECLARO BAJO JURAMENTO que:

1. Puedo leer, escribir, hablar y comprender el idioma español.
2. He recibido instrucción teórica y práctica para operar el RPAS modelo _____, de (nombre y apellidos del piloto instructor) _____, con acreditación de piloto RPAS o licencia emitida _____ el (fecha) _____ de _____ de 20_____, en (nombre del CIAC o CEAC) _____ en el distrito de _____, provincia de _____, departamento de _____.
3. No conozco que adolezca de alguna condición física o mental que pueda interferir con la operación segura de un RPAS.
4. Estoy enterado de que deberé cumplir con las limitaciones de operación establecidas en el párrafo 8 sub párrafo (e) de la Norma Técnica Complementaria "Requisitos para las Operaciones de Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia" y con las siguientes obligaciones prescritas en dicha NTC:
5. Conducir una inspección de pre-vuelo antes de cada operación, para asegurar que el RPAS (la aeronave y su estación de control) esté en condiciones seguras para operar; la inspección debe comprender la verificación de que el mantenimiento previo del RPAS se haya cumplido conforme a lo que establece el manual del fabricante.
6. Registrar la inspección de pre-vuelo por escrito, en forma correlativa, fechada y firmada, o en formato digital aprobado por la DGAC.
7. Conservar dicho registro por un periodo mínimo de dos años posteriores al vuelo y hacerlo accesible a ser supervisado por la DGAC.
8. Reportar, los meses de mayo y noviembre vía correo electrónico, la totalidad de vuelos realizados en el semestre, según formato digital que estará publicado en la página web de la DGAC.
9. Reportar a la DGAC, en caso de accidente por operación que resulte en lesiones a personas o daño a la propiedad, dentro de las 72 horas siguientes.
10. Facilitar a la DGAC, a solicitud de ésta -para inspección o prueba- el RPAS y toda la documentación asociada.
11. Presentar y registrar una evaluación de riesgo para los casos de operaciones en zonas urbanas y en la vecindad de aeródromos, prescritos en el párrafo 8 subpárrafo h) de la referida NTC.
12. Presentar 1 fotografía a color tamaño pasaporte.
13. Impresiones de Apéndice B (2 copias)
14. Copia del certificado de estudio emitido por el CIAC o CEAC por la DGAC.

Atentamente,

(Nombre del Solicitante)

DNI/otro documento: _____

(Firma del solicitante)

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

FORMATO 3 DECLARACIÓN JURADA SIMPLE DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA	FORMATO 3 DECLARACIÓN JURADA SIMPLE DE RESPONSABILIDAD SOLIDARIA	
Por medio del presente documento suscrito en la ciudad de _____, en la fecha de _____ de _____; yo _____, de profesión/ocupación _____, domiciliado en _____, por mí mismo / en representación de _____ Empresa del sector de _____ con domicilio en _____ DECLARO / DECLARAMOS BAJO JURAMENTO que asumo / asumimos solidariamente la responsabilidad civil o penal que pudiera derivarse de las operaciones que se efectúen mediante el uso de sistema(s) de aeronave(s) pilotadas a distancia RPAS, registradas en la DGAC con tarjeta de registro número _____, cuyo propietario es _____. (Nombre del solicitante) (DNI) (Firma del solicitante) (Nombre del operador) (DNI) (Firma del operador)		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

FORMATO 4

FORMATO DE SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN Y ANÁLISIS DE RIESGO PARA UNA OPERACIÓN DE SISTEMA DE AERONAVE PILOTADA A DISTANCIAS EN ZONAS URBANAS, EN LA VECINDAD DE AERÓDROMOS, PARA CONTROL DE PELIGRO AVIARIO

- Total de páginas: _____
- Resolución que califica la operación de interés público: _____
- Número de tarjeta de registro del RPAS: _____
- Número de carnet de piloto/operador de RPAS: _____
- Actividad /proyecto a realizar: _____
- Fecha: Inicio Día: _____ mes: _____ año: _____ Hora de operación: _____
Termino: Día: _____ mes: _____ año: _____ Hora de operación: _____
- Para operación en la vecindad de aeródromos, adjuntar copia del "Protocolo de Seguridad de Uso de RPAS para el Control de peligro Aviarío", aprobado por el explotador del aeródromo.

Descripción y delimitación de la zona de operación:

- Coordenadas:
S: _____ O: _____
S: _____ O: _____
S: _____ O: _____
S: _____ O: _____

- Referencias de ubicación: _____
- Distrito: _____ Provincia: _____ Departamento: _____

Datos del operador responsable:

- Nombre de la Entidad responsable de la operación: _____
- Dirección de la Entidad solicitante: _____
- Nombre del funcionario responsable de la Entidad operadora: _____
- Nombre del operador/piloto solidariamente responsable: _____
Evaluación del riesgo (según los lineamientos del Documento 9859, "Manual de gestión de la seguridad operacional" de la Organización de aviación Civil Internacional; capítulo 5, publicado en: https://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/sistema_gestion/documentos/SMS/DOC%209859_cons_es%20ACI.pdf y la Circular de Asesoramiento CA 11-305-2014, párrafo 7.2: http://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/circulares/2014/CA_11_305_2014_Analisis_riesgo_sobre_metodos_almos_de_exencions_corregido.pdf

Deberá agregarse páginas adicionales numeradas, cuando se requiera espacio adicional:

- Identificación de los peligros (equipo, procedimientos, organización, presencia de obstáculos, proximidad de personas): _____
- Análisis de riesgo (probabilidad y severidad): _____
- Evaluación del riesgo y tolerabilidad: _____
- Control/mitigación del riesgo [aplicación de defensas (tecnología, reglamentos, entrenamiento): _____
- Conclusión:
Los que suscriben declaran, en virtud de la gestión de riesgo realizada, que (marcar el casillero que corresponda):
☐ Es posible realizar la operación en condiciones seguras
☐ No es posible realizar la operación en condiciones seguras

Fecha: _____

Nombre de la entidad/empresa solicitante	Nombre del operador/piloto
Firma del funcionario responsable	Firma del operador/piloto
DNI:	DNI:

FORMATO 4

FORMATO DE SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN Y ANÁLISIS DE RIESGO PARA UNA OPERACIÓN DE SISTEMA DE AERONAVE PILOTADA A DISTANCIAS EN ZONAS URBANAS, EN LA VECINDAD DE AERÓDROMOS, PARA CONTROL DE PELIGRO AVIARIO

- Total de páginas: _____
- Resolución que califica la operación de interés público: _____
- Número de tarjeta de registro del RPAS: _____
- Número de carnet de piloto/operador de RPAS: _____
- Actividad /proyecto a realizar: _____
- Fecha: Inicio Día: _____ mes: _____ año: _____ Hora de operación: _____
Termino: Día: _____ mes: _____ año: _____ Hora de operación: _____
- Para operación en la vecindad de aeródromos, adjuntar copia del "Protocolo de Seguridad de Uso de RPAS para el Control de peligro Aviarío", aprobado por el explotador del aeródromo.

Descripción y delimitación de la zona de operación:

- Coordenadas:
S: _____ O: _____
S: _____ O: _____
S: _____ O: _____
S: _____ O: _____

- Referencias de ubicación: _____
- Distrito: _____ Provincia: _____ Departamento: _____

Datos del operador responsable:

- Nombre de la Entidad responsable de la operación: _____
- Dirección de la Entidad solicitante: _____
- Nombre del funcionario responsable de la Entidad operadora: _____
- Nombre del operador/piloto solidariamente responsable: _____
Evaluación del riesgo (según los lineamientos del Documento 9859, "Manual de gestión de la seguridad operacional" de la Organización de aviación Civil Internacional; capítulo 5, publicado en: https://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/sistema_gestion/documentos/SMS/DOC%209859_cons_es%20ACI.pdf y la Circular de Asesoramiento CA 11-305-2014, párrafo 7.2: http://www.mtc.gob.pe/transportes/aeronautica_civil/normas/documentos/circulares/2014/CA_11_305_2014_Analisis_riesgo_sobre_metodos_almos_de_exencions_corregido.pdf

Deberá agregarse páginas adicionales numeradas, cuando se requiera espacio adicional:

- Identificación de los peligros (equipo, procedimientos, organización, presencia de obstáculos, proximidad de personas): _____
- Análisis de riesgo (probabilidad y severidad): _____
- Evaluación del riesgo y tolerabilidad: _____
- Control/mitigación del riesgo [aplicación de defensas (tecnología, reglamentos, entrenamiento): _____
- Conclusión:
Los que suscriben declaran, en virtud de la gestión de riesgo realizada, que (marcar el casillero que corresponda):
☐ Es posible realizar la operación en condiciones seguras
☐ No es posible realizar la operación en condiciones seguras

Fecha: _____

Nombre de la entidad/empresa solicitante	Nombre del operador/piloto
Firma del funcionario responsable	Firma del operador/piloto
DNI:	DNI:

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

Apéndice N Evacuación/Rescate Aeromédico y Traslado de órganos	Apéndice N 14 Evacuación/Rescate Aeromédico y Traslado de órganos	Se tacha letra N y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice O Reservado	Apéndice O 15 Reservado	Se tacha letra O y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice P Globos libres no tripulado	Apéndice P 16 Globos libres no tripulado	Se tacha letra P y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice Q Aprobaciones específicas para la aviación general	Apéndice Q 17 Aprobaciones específicas para la aviación general	Se tacha letra Q y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice R Manual de control de mantenimiento (MCM)	Apéndice R 18 Manual de control de mantenimiento (MCM)	Se tacha letra R y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice S Otorgamiento, Modificación o Renovación de un Permiso de Vuelo	Apéndice S 19 Otorgamiento, Modificación o Renovación de un Permiso de Vuelo	Se tacha letra S y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice T Protocolo para Pruebas Sustancias psicoactivas	Apéndice T 20 Protocolo para Pruebas Sustancias psicoactivas	Se tacha letra T y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
Apéndice U Vuelos ferry con un motor inoperativo (aeronaves grandes y de categoría transporte)	Apéndice U 21 Vuelos ferry con un motor inoperativo (aeronaves grandes y de categoría transporte)	Se tacha letra U y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices.	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-D RP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

Apéndice V Vuelos de demostración con un motor inoperativo simulado	Apéndice V 22 Vuelos de demostración con un motor inoperativo simulado	Se tacha letra V y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices.	
...	...		
Apéndice W Transporte aeromédico en aeronaves que no son ambulancia aérea	Apéndice W 23 Transporte aeromédico en aeronaves que no son ambulancia aérea Reservado	Se tacha letra W y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
A. Generalidades 1) Todo paciente debe tener la autorización de personal médico aeronáutico para poder ser transportado en una aeronave, excepto cuando por razones humanitarias el piloto decida no requerir dicha autorización; debiendo firmar el consentimiento para dicho traslado el paciente, un familiar, o una persona responsable. 2) En todos los casos se deben seguir las normas de bioseguridad universales indicadas por los profesionales de salud. 3) Previamente a la salida se coordinará con el establecimiento de salud de llegada, para la recepción del paciente. 4) El explotador aéreo debe redactar los procedimientos necesarios tanto para condiciones de traslado normal, como para contingencias que pudieran presentarse en vuelo; los procedimientos de evacuación de pacientes en caso de emergencia, las normas de bioseguridad aplicables; y asegurarse que toda la tripulación tenga	A. Generalidades 1) Todo paciente debe tener la autorización de personal médico aeronáutico para poder ser transportado en una aeronave, excepto cuando por razones humanitarias el piloto decida no requerir dicha autorización; debiendo firmar el consentimiento para dicho traslado el paciente, un familiar, o una persona responsable. 2) En todos los casos se deben seguir las normas de bioseguridad universales indicadas por los profesionales de salud. 3) Previamente a la salida se coordinará con el establecimiento de salud de llegada, para la recepción del paciente. 4) El explotador aéreo debe redactar los procedimientos necesarios tanto para condiciones de traslado normal, como para contingencias que pudieran presentarse en vuelo; los procedimientos de evacuación de pacientes en caso de emergencia, las normas de bioseguridad aplicables; y asegurarse que toda la tripulación tenga	Se elimina el texto en conformidad con la propuesta de revisión de la RAP 132 como Transporte Aéreo Especial (RD 259-2023-MTC/12) y con la operación dedicada de la actividad de ambulancia aérea.	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

conocimientos y entrenamiento vigentes, de acuerdo al programa aprobado por la DGAC. 5) El explotador aéreo debe verificar que tanto los tripulantes, el personal de despacho, el de mantenimiento y todo el personal involucrado del explotador; así como los profesionales médicos responsables del transporte Aero médico, cumplan con los requisitos establecidos en la <u>Norma Técnica de Salud</u> para el Transporte Asistido de Pacientes por Vía Aérea (NTS N° 065 – MINSA/DGSP V.01) 6) El médico aeronáutico será responsable de coordinar con el piloto al mando los requerimientos o limitaciones específicas a tener en cuenta en el vuelo e informar al paciente y/o familiares, sobre el procedimiento de traslado que se va a efectuar, impartiendo las instrucciones pertinentes. B. Instalación de camilla(s) y Sujetadores del paciente 1) Los procedimientos deben ser detallados en el manual de operaciones del explotador. 2) La instalación de estos componentes deberá efectuarse de acuerdo a lo establecido en los documentos del fabricante o cuando no esté establecido deberá obtenerse una aprobación de su instalación, en concordancia con los requerimientos de fijación de objetos de masa dentro de la cabina de pasajeros, para condiciones de aterrizaje de	conocimientos y entrenamiento vigentes, de acuerdo al programa aprobado por la DGAC. 5) El explotador aéreo debe verificar que tanto los tripulantes, el personal de despacho, el de mantenimiento y todo el personal involucrado del explotador; así como los profesionales médicos responsables del transporte Aero médico, cumplan con los requisitos establecidos en la <u>Norma Técnica de Salud</u> para el Transporte Asistido de Pacientes por Vía Aérea (NTS N° 065 – MINSA/DGSP V.01) 6) El médico aeronáutico será responsable de coordinar con el piloto al mando los requerimientos o limitaciones específicas a tener en cuenta en el vuelo e informar al paciente y/o familiares, sobre el procedimiento de traslado que se va a efectuar, impartiendo las instrucciones pertinentes. B. Instalación de camilla(s) y Sujetadores del paciente 1) Los procedimientos deben ser detallados en el manual de operaciones del explotador. 2) La instalación de estos componentes deberá efectuarse de acuerdo a lo establecido en los documentos del fabricante o cuando no esté establecido deberá obtenerse una aprobación de su instalación, en concordancia con los requerimientos de fijación de objetos de masa dentro de la cabina de pasajeros, para condiciones de aterrizaje de	
---	---	--

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

emergencia; establecidos en las bases de certificación de tipo aceptadas por la DGAC según la RAP 21.120. C. Equipos médicos, materiales y fármacos necesarios 1) Solo se podrá llevar a bordo los equipos médicos o dispositivos eléctricos y electrónicos aprobados. 2) Todo el equipo y material médico debe asegurarse y protegerse adecuadamente en cada vuelo, para evitar lesiones al paciente o a otras personas. Los equipos médicos deberán estar fijados cumpliendo los requerimientos de fijación de objetos de masa dentro de la cabina de pasajeros, para condiciones de aterrizaje de emergencia, establecidos en las bases de certificación de tipo aceptadas por la DGAC según la RAP 21.120 D. Formato de Información Médica y Guía Básica para el personal de Salud 1) El explotador aéreo debe exigir al personal de salud el adecuado llenado de los formularios de información médica establecidos en la NTS N° 065-MINSA/DGSP V.01 y deberán conservarse en archivo por lo menos durante doce (12) meses. 2) El explotador aéreo debe contar con una cartilla de verificación de procedimientos para el embarque y desembarque de pacientes trasladados por vía aérea, a fin de evitar contratiempos al paciente por incumplimiento de los procedimientos establecidos.	emergencia; establecidos en las bases de certificación de tipo aceptadas por la DGAC según la RAP 21.120. C. Equipos médicos, materiales y fármacos necesarios 1) Solo se podrá llevar a bordo los equipos médicos o dispositivos eléctricos y electrónicos aprobados. 2) Todo el equipo y material médico debe asegurarse y protegerse adecuadamente en cada vuelo, para evitar lesiones al paciente o a otras personas. Los equipos médicos deberán estar fijados cumpliendo los requerimientos de fijación de objetos de masa dentro de la cabina de pasajeros, para condiciones de aterrizaje de emergencia, establecidos en las bases de certificación de tipo aceptadas por la DGAC según la RAP 21.120 D. Formato de Información Médica y Guía Básica para el personal de Salud 1) El explotador aéreo debe exigir al personal de salud el adecuado llenado de los formularios de información médica establecidos en la NTS N° 065-MINSA/DGSP V.01 y deberán conservarse en archivo por lo menos durante doce (12) meses. 2) El explotador aéreo debe contar con una cartilla de verificación de procedimientos para el embarque y desembarque de pacientes trasladados por vía aérea, a fin de evitar contratiempos al paciente por incumplimiento de los procedimientos establecidos.	Se elimina el texto en conformidad con la propuesta de revisión de la RAP 132 como Transporte Aéreo Especial (RD 259-2023-MTC/12) y con la operación dedicada de la actividad de ambulancia aérea.
---	--	---

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

3) El médico aeronáutico antes de abordar al paciente, debe determinar en coordinación con el piloto al mando, si las condiciones de vuelo permitirán el traslado del paciente en condiciones aceptables considerando su situación médica. <i>Nota: En el Adjunto A de esta regulación se enuncian algunas consideraciones complementarias que deberían tomarse en cuenta en las operaciones de transporte Aero médico.</i>	3) El médico aeronáutico antes de abordar al paciente, debe determinar en coordinación con el piloto al mando, si las condiciones de vuelo permitirán el traslado del paciente en condiciones aceptables considerando su situación médica. <i>Nota: En el Adjunto A de esta regulación se enuncian algunas consideraciones complementarias que deberían tomarse en cuenta en las operaciones de transporte Aero médico.</i>		
Apéndice X Requisitos del Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga	Apéndice X 24 Requisitos del Sistema de Gestión de Riesgos Asociados a la Fatiga	Se tacha letra X y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices.	
...	...		
Apéndice Y Resumen del Acuerdo en Virtud del Artículo 83 bis	Apéndice Y 25 Resumen del Acuerdo en Virtud del Artículo 83 bis	Se tacha letra Y y se sombrea número para la estandarización de los Apéndices	
...	...		
ADJUNTO A Consideraciones complementarias que deberían tomarse en cuenta en las operaciones de transporte aeromédico.	ADJUNTO A Consideraciones complementarias que deberían tomarse en cuenta en las operaciones de transporte aeromédico.		
(1) El paciente debe ser abordado en la aeronave antes que todos los pasajeros y debe ser desembarcado al final. (2) Hay que tener en consideración la condición del paciente y la opinión del médico aeronáutico para determinar la sujeción más adecuada (3) Verificar que la longitud de la manguera de la máscara de oxígeno, en la ubicación del paciente, sea adecuada para el caso de descompresión de la cabina (4) Los sujetadores del paciente deben ser colocados sobre áreas amplias del cuerpo de tal forma que se eviten movimientos no	(1) El paciente debe ser abordado en la aeronave antes que todos los pasajeros y debe ser desembarcado al final. (2) Hay que tener en consideración la condición del paciente y la opinión del médico aeronáutico para determinar la sujeción más adecuada (3) Verificar que la longitud de la manguera de la máscara de oxígeno, en la ubicación del paciente, sea adecuada para el caso de descompresión de la cabina (4) Los sujetadores del paciente deben ser colocados sobre áreas amplias del cuerpo de tal forma que se eviten movimientos no	Se eliminan textos tachados en conformidad con la propuesta de revisión de la RAP 132 como Transporte Aéreo Especial – Ambulancia Aérea (RD 259-2023-MTC/12).	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

deseados de la persona durante turbulencia o aterrizaje de emergencia, siendo recomendable la sujeción en "X", asimismo es preferible orientar la cabeza del paciente hacia delante, debido a que las fuerzas de inercia se descargarán a través de los elementos de sujeción en el área de los hombros, evitando su desplazamiento. (5) El médico aeronáutico debe verificar antes del embarque la historia clínica del paciente, y que ésta cuente con los datos necesarios sobre la enfermedad, intervenciones, tratamiento y cuidados especiales. Los procedimientos médicos y administrativos requeridos para una evacuación Aero médica o transporte Aero médico deberían integrarse en un manual independiente del manual de operaciones que podría denominarse "Manual de procedimientos médicos".	deseados de la persona durante turbulencia o aterrizaje de emergencia, siendo recomendable la sujeción en "X", asimismo es preferible orientar la cabeza del paciente hacia delante, debido a que las fuerzas de inercia se descargarán a través de los elementos de sujeción en el área de los hombros, evitando su desplazamiento. (5) El médico aeronáutico debe verificar antes del embarque la historia clínica del paciente, y que ésta cuente con los datos necesarios sobre la enfermedad, intervenciones, tratamiento y cuidados especiales. Los procedimientos médicos y administrativos requeridos para una evacuación Aero médica o transporte Aero médico deberían integrarse en un manual independiente del manual de operaciones que podría denominarse "Manual de procedimientos médicos".		
ADJUNTO B GUÍA RELATIVA A LAS ACTUALES DISPOSICIONES SOBRE REGISTRADORES DE VUELO	ADJUNTO B A GUÍA RELATIVA A LAS ACTUALES DISPOSICIONES SOBRE REGISTRADORES DE VUELO	Se cambia correlativo y se mantiene todo el texto vigente.	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

PARTE II AVIONES GRANDES Y TURBORREACTORES	PARTE II AVIONES GRANDES Y TURBORREACTORES		
CAPÍTULO A GENERALIDADES	CAPÍTULO A GENERALIDADES		
...	...		
91.1815 Sistema de gestión de la seguridad operacional	91.1815 Sistema de gestión de la seguridad operacional		
	<i>Nota 1.— El cumplimiento de los reglamentos de seguridad operacional para obtener una licencia, un certificado, una autorización o una aprobación constituye la base para la implementación de un SMS. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la implementación de un SMS.</i> <i>Nota 2.— Los proveedores de servicios con aprobaciones múltiples que requieran un SMS podrán optar por incluirlas todas en el ámbito de aplicación de un único SMS.</i> <i>Nota 3.— Los proveedores de servicios pueden optar por integrar su SMS con otros sistemas de gestión. El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) contiene importantes consideraciones relativas a este enfoque destinadas a los Estados y los proveedores de servicios.</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del Anexo 19 de la OACI- CAPÍTULO 4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)	
(a) El explotador establecerá y mantendrá un sistema de seguridad operacional (SMS) que se ajuste al alcance y complejidad de su operación.	(a) El explotador establecerá y mantendrá gestionará un sistema de seguridad operacional (SMS) que: se ajuste al alcance y complejidad de su operación (1) abarque el ámbito definido de sus operaciones; y (2) se complemente con una descripción de la operación que incluya la identificación de las interfaces organizacionales pertinentes	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del Anexo 19 de la OACI- CAPÍTULO 4. SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SMS)	
(b) Para la implantación de su SMS, el explotador utilizará como guía Apéndice D y E de esta parte II.	(b) Para la implantación de su SMS, el explotador utilizará como guía Apéndice D 4 y E 5 de esta parte II.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
(c) En el Apéndice D de esta regulación, se establece los requisitos para la implementación del SMS por parte de los explotadores de Aviación General, se verificará que en el Manual del SMS y documentos complementarios, los requisitos estén Presentes (P) y Adecuados (S) y en base a	(c) En el Apéndice D 4 de esta regulación, se establece los requisitos para la implementación del SMS por parte de los explotadores de Aviación General, se verificará que en el Manual del SMS y documentos complementarios, los requisitos estén Presentes (P) y Adecuados (S) y en base a		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

ello, el Explotador de Aviación general podrá realizar un plan de implementación que ejecutará una vez inicie sus actividades a fin de poner el SMS operativo.	ello, el Explotador de Aviación general podrá realizar un plan de implementación que ejecutará una vez inicie sus actividades a fin de poner el SMS operativo.		
(d) En el Apéndice E se establece una Tabla que describe los criterios generales de los Niveles de madurez, expresados como Presente (P), Adecuado (S), operativo (O) y Eficaz (E). La implementación final del SMS es llegar a un nivel de madurez Eficaz (E), después de su certificación en un plazo no mayor de 3 años.	(d) En el Apéndice E 5 se establece una Tabla que describe los criterios generales de los Niveles de madurez, expresados como Presente (P), Adecuado (S), operativo (O) y Eficaz (E). La implementación final del SMS es llegar a un nivel de madurez Eficaz (E), después de su certificación en un plazo no mayor de 3 años.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.1820 Protección de los datos, información de seguridad operacional y fuentes conexas	91.1820 Protección de los datos, información de seguridad operacional y fuentes conexas		
(a)...	(a)...		
(3) se utilicen para inspecciones de sistemas de registradores de vuelo según lo dispuesto en el Párrafo (g) del Apéndice L de la Parte I de esta regulación.	(3) se utilicen para inspecciones de sistemas de registradores de vuelo según lo dispuesto en el Párrafo (g) del Apéndice L 12 de la Parte I de esta regulación.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
CAPÍTULO B OPERACIONES DE VUELO	CAPÍTULO B OPERACIONES DE VUELO		
...	...		
91.1915 Manual de operaciones	91.1915 Manual de operaciones		
...	...		
(d) El manual de operaciones será elaborado de acuerdo con la guía del Apéndice A de esta parte.	(d) El manual de operaciones será elaborado de acuerdo con la guía del Apéndice A 1 de esta parte.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.2005 Planificación operacional del vuelo	91.2005 Planificación operacional del vuelo	Se incluyen notas con texto sombreado en concordancia con la Sección 2 “Aviones grandes y de Turborreactor”, Capítulo 3.4, Párrafo 3.4.3.3 de la Enmienda 41 de la Parte II, Enmienda 25 de la Parte III del Anexo 6 de la OACI.	
...	...		
(b) ...	(b) ...		
...	<i>Nota 2.— 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 3.— 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>		
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

CAPÍTULO C LIMITACIONES EN LA PERFORMANCE	CAPÍTULO C LIMITACIONES EN LA PERFORMANCE	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		
CAPÍTULO D INSTRUMENTOS, EQUIPOS Y DOCUMENTOS	CAPÍTULO D INSTRUMENTOS, EQUIPOS Y DOCUMENTOS		
...	...		
91.2220 Equipos para los aviones que vuelen sobre el agua	91.2220 Equipos para los aviones que vuelen sobre el agua		
...	...		
(2) Equipo necesario para hacer las señales de socorro descritas en el Apéndice B de la Parte I de este reglamento.	(2) Equipo necesario para hacer las señales de socorro descritas en el Apéndice-B 2 de la Parte I de esta regulación reglamento.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
91.2245 Sistema anticollisión de a bordo (ACAS)	91.2245 Sistema anticollisión de a bordo (ACAS)		
Todos los aviones con motor de turbina cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 15 000 kg o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 1 de enero de 2007, deben estar equipados con un sistema anticollisión de a bordo (ACAS II).	(a) Todos los aviones con motor de turbina cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 15 000 kg o que estén autorizados para transportar más de 30 pasajeros, y para los cuales se haya expedido por primera vez el certificado de aeronavegabilidad correspondiente después del 1 de enero de 2007, deben estar equipados con un sistema anticollisión de a bordo (ACAS II). (b) Todas las unidades ACAS II vigilarán la velocidad vertical de su propio avión para verificar el cumplimiento de la dirección del aviso de resolución (RA). Si se detecta incumplimiento, el ACAS dejará de suponer cumplimiento y, en lugar de ello, supondrá la velocidad vertical observada. <i>Nota. – El sistema de alerta de tránsito y anticollisión (TCAS), Versión 7.1 que cumple con los requisitos de la ETSO C119d y el sistema anticollisión de a bordo X (ACAS X), cumplen con este requisito.</i>	Se incluye texto sombreado y se armoniza en concordancia con el LAR 91.2245	
...	...		
91.2255 Registradores de datos de vuelo	91.2255 Registradores de datos de vuelo		
(a) Aplicación	(a) Aplicación		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

(1) Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2005, o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrará por lo menos los primeros 78 parámetros enumerados en la Tabla L-1 del Apéndice L Parte I de esta regulación.	(1) Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2005, o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrará por lo menos los primeros 78 parámetros enumerados en la Tabla L-1 del Apéndice L 12 Parte I de esta regulación.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
2) Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1989, o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrará por lo menos los primeros 32 parámetros enumerados en la Tabla L-1 del Apéndice L Parte I de esta regulación.	2) Todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 1989, o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR que registrará por lo menos los primeros 32 parámetros enumerados en la Tabla L-1 del Apéndice L 12 Parte I de esta regulación.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
(3) Todos los aviones con una masa certificada máxima de despegue de más de 5 700 kg cuya solicitud de certificación de tipo se presente a un Estado contratante el 1 de enero de 2023, o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR capaz de registrar por lo menos los 82 parámetros enumerados en la tabla L-1 del Apéndice L Parte I de esta regulación.	(3) Todos los aviones con una masa certificada máxima de despegue de más de 5 700 kg cuya solicitud de certificación de tipo se presente a un Estado contratante el 1 de enero de 2023, o después de esa fecha, estarán equipados con un FDR capaz de registrar por lo menos los 82 parámetros enumerados en la tabla L-1 del Apéndice L 12 Parte I de esta regulación.	Se elimina texto tachado e incluye texto sombreado de acuerdo a la RAP 11	
CAPÍTULO E EQUIPO DE COMUNICACIONES, DE NAVEGACIÓN Y DE VIGILANCIA DE A BORDO	CAPÍTULO E EQUIPO DE COMUNICACIONES, DE NAVEGACIÓN Y DE VIGILANCIA DE A BORDO	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		
CAPÍTULO F TRIPULACIÓN DE VUELO	CAPÍTULO F TRIPULACIÓN DE VUELO	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		
CAPÍTULO G DESPACHADOR DE VUELO	CAPÍTULO G DESPACHADOR DE VUELO	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		
CAPÍTULO H TRIPULACION DE CABINA	CAPÍTULO H TRIPULACION DE CABINA	Se mantiene todo el capítulo Vigente.	
...	...		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

Apéndice A Manual de operaciones	Apéndice A 1 Manual de operaciones	Se cambia viñeta (Alfabética por Numeral) y se mantiene todo el Apéndice Vigente.	
...	...		
Apéndice B Lista de equipo mínimo	Apéndice B 2 Lista de equipo mínimo	Se cambia viñeta (Alfabética por Numeral) y se mantiene todo el Apéndice Vigente.	
...	...		
Apéndice C Reservado	Apéndice C 3 Reservado	Se cambia viñeta (Alfabética por Numeral) y se mantiene todo el Apéndice Vigente.	
...	...		
Apéndice D Marco del sistema de gestión de la seguridad operacional	Apéndice D 4 Marco del sistema de gestión de la seguridad operacional	Se cambia viñeta (Alfabética por Numeral)	
<i>Nota 1.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859) figura orientación sobre la implantación de un marco para un SMS.</i>	<i>Nota 1.— En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc. 9859) figura orientación sobre la implantación de un marco para un SMS.</i>	Se tacha texto en concordancia con la enmienda 2 del Anexo 19 de la OACI-APÉNDICE 2. Marco para un Sistema de Gestión de la seguridad operacional (SMS)	
	<i>Nota 2. — Las interacciones de los proveedores de servicios con otras organizaciones pueden contribuir significativamente a la seguridad operacional de sus productos o servicios. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) figura orientación sobre la gestión de las interacciones en relación con los SMS.</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del Anexo 19 de la OACI-APÉNDICE 2. Marco para un Sistema de Gestión de la seguridad operacional (SMS)	
	<i>Nota 3. — En el contexto de este apéndice, en relación con los proveedores de servicios, el concepto de “obligación de rendición de cuentas” se refiere a una “obligación” que no puede delegarse, y “responsabilidades” se refiere a las funciones y actividades que pueden delegarse</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del Anexo 19 de la OACI-APÉNDICE 2. Marco para un Sistema de Gestión de la seguridad operacional (SMS)	
En este apéndice se especifica el marco para la implementación y el mantenimiento de un SMS. El marco consta de cuatro componentes y doce elementos que constituyen los requisitos mínimos para la implementación de un SMS:	En este apéndice se especifica el marco para la implementación y el mantenimiento de un SMS. El marco consta de cuatro componentes y doce elementos que constituyen los requisitos mínimos para la implementación de un SMS:	Se elimina el texto tachado y se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 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 91

1. Política y objetivos de seguridad operacional ...	1. Política y objetivos Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (Componente 1 del SMS) ...		
2. Gestión de riesgos de seguridad operacional ...	2. Gestión de riesgos de seguridad operacional (Componente 2 del SMS) ...	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI- Apéndice 2	
3. Aseguramiento de la seguridad operacional 3.1 Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad ...	3. Aseguramiento de la seguridad operacional (Componente 3 del SMS) 3.1 Observación Monitoreo y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional ...	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI- Apéndice 2	
4. Promoción de la seguridad operacional 4.1 Instrucción y educación ...	4. Promoción de la seguridad operacional (Componente 4 del SMS) 4.1 Instrucción y educación ...	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI- Apéndice 2	
1. Política y objetivos de seguridad operacional	1. Objetivos y recursos de la política y objetivos de seguridad operacional	Se elimina el texto tachado y se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI	
1.1 Responsabilidad funcional y compromiso de la dirección	1.1 Responsabilidad funcional y Compromiso de la dirección	Se elimina el texto tachado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI	
	1.1.2 Teniendo debidamente en cuenta su política de seguridad operacional, el proveedor de servicios definirá sus objetivos en materia de seguridad operacional. Los objetivos de seguridad operacional: a) constituirán la base para la verificación y la medición y el monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en 3.1;	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI- Apéndice 2	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

	b) reflejarán el compromiso del proveedor de servicios de mantener y mejorar continuamente la eficacia general del SMS; c) se comunicarán a toda la organización; y d) se examinarán periódicamente para asegurarse de que sigan siendo pertinentes y apropiados para el proveedor de servicios.		
	1.1.3 Al definir objetivos de seguridad operacional, el proveedor de servicios debe considerar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el ámbito estatal.	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI-Apéndice 2	
...	...		
1.3 Designación del personal clave de seguridad operacional	1.3 Designación del personal clave de seguridad operacional		
...	...		
	<i>Nota. — Las responsabilidades de la implantación y el mantenimiento del SMS pueden asignarse a una o más personas que desempeñen la función de gerente de seguridad operacional, como su única función o en combinación con otras obligaciones, siempre que esto no ocasione conflictos de intereses. El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) contiene orientaciones al respecto</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI-Apéndice 2	
...	...		
1.5 Documentación SMS	1.5 Documentación SMS		
...	...		
a) su política y objetivos de seguridad operacional;	a) su los política y , objetivos y recursos de seguridad operacional	Se elimina el texto tachado y se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI	
1.5.3 El proveedor de servicios preparará y mantendrá registros operacionales de SMS como parte de su documentación SMS.	1.5.3 El proveedor de servicios preparará y mantendrá registros operacionales de SMS como parte de su documentación SMS.		

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

	<i>Nota. - El Manual de SMS y los registros operacionales de SMS pueden adoptar la forma de documentos independientes o pueden integrarse a otros documentos organizativos (o documentación) que mantiene el proveedor de servicios.</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI-Apéndice 2	
2. Gestión de riesgos de seguridad operacional 2.1 Identificación de peligros 2.1.1 El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso que garantice la identificación de los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación.	2. Gestión de riesgos de seguridad operacional 2.1 Identificación de peligros 2.1.1 El proveedor de servicios definirá y mantendrá un proceso que garantice la identificación de los peligros asociados a sus productos o servicios de aviación, incluidos los peligros relacionados con las interfaces internas y externas.	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI-Apéndice 2	
...	...		
2.2 Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional ...	2.2 Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional ...		
	<i>Nota 1.-El Manual de gestión de la seguridad operacional (Doc 9859) y el Manual de inteligencia de seguridad operacional (Doc 10159) contienen orientaciones adicionales sobre el uso de métodos de análisis en las evaluaciones de riesgos de seguridad operacional.</i> <i>Nota 2. — A fin de reducir el riesgo global en el sistema de aviación, cuando se gestionan riesgos de seguridad operacional resulta conveniente tener en cuenta las repercusiones que tienen en la seguridad de la aviación las estrategias de gestión de riesgos aplicadas en otros ámbitos (por ejemplo, seguridad de la aviación, facilitación, economía y medioambiente) y viceversa.</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI-Apéndice 2	
...	...		
3. Aseguramiento de la seguridad operacional 3.1 Observación y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional 3.1.1 El proveedor de servicios desarrollará y mantendrá los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional.	3. Aseguramiento de la seguridad operacional 3.1 Observación y Medición y monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional 3.1.1 El proveedor de servicios desarrollará y mantendrá los medios para verificar el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización y para confirmar la eficacia de los controles de riesgo de seguridad operacional.	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI-Apéndice 2	

DIRECCIÓN GENERAL DE AERONÁUTICA CIVIL DEL PERÚ (DGAC)

Código: F-DRP-NED-006

Revisión: Original

Fecha: 20.03.2018

PROPUESTA NORMATIVA RAP 91

	<i>Nota. — Un proceso de auditoría interna es un medio para verificar el cumplimiento de la reglamentación sobre seguridad operacional y validar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional. En el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859) figura orientación sobre el alcance de la medición y el monitoreo del rendimiento en seguridad operacional, que incluye el proceso de auditoría interna, el establecimiento de indicadores del rendimiento en seguridad operacional, medios cualitativos y el uso correcto de metas de rendimiento en seguridad operacional.</i>	Se incluye texto sombreado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI- Apéndice 2	
3.1.2 El rendimiento en materia de seguridad operacional del proveedor de servicios se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS.	3.1.2 El rendimiento en materia de seguridad operacional del proveedor de servicios se verificará en referencia a los indicadores y las metas de rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS.	Se elimina el texto tachado en concordancia con la enmienda 2 del anexo 19 de la OACI	
Apéndice E Tabla de implementación del SMS por Nivel de madurez	Apéndice E 5 Tabla de implementación del SMS por Nivel de madurez	Se cambia viñeta (Alfabética por Numeral) y se mantiene todo el Apéndice Vigente.	
...	...		
Adjunto A Manual de Operaciones	Adjunto A Manual de Operaciones	Se mantiene todo el Adjunto Vigente.	
...	...		
Adjunto B Lista de Equipo Mínimo (MEL)	Adjunto B Lista de Equipo Mínimo (MEL)	Se mantiene todo el Adjunto Vigente.	
...	...		
Adjunto C Guía Relativa a las Actuales Disposiciones sobre Registradores de Vuelo	Adjunto C Guía Relativa a las Actuales Disposiciones sobre Registradores de Vuelo	Se mantiene todo el Adjunto Vigente.	
...	...		
Adjunto D Autorizaciones	Adjunto D Autorizaciones	Se mantiene todo el Adjunto Vigente.	
...	...		