

sábado 15 de enero de 2011



**Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección General de Aeronáutica Civil**

Regulaciones Aeronáuticas del Perú

RAP 91

**Resolución Directoral N° 305-2010-MTC/12
y Anexo - Texto final de la modificación de las
Subpartes B, C, D y K y los Apéndices D y J
de la Parte 91 “Reglamento de Vuelo
y Operaciones” de las Regulaciones
Aeronáuticas del Perú**

Referencia:

Anexo 2 de OACI - Reglamento del Aire.

Anexo 6 de OACI - Operación de Aeronaves.

Anexo 8 de OACI - Aeronavegabilidad.

*Anexo 18 de OACI - Transportes sin riesgos
de mercancías peligrosas por vía aérea.*

Ley de Aeronáutica Civil N° 27261 y su Reglamento

NORMAS LEGALES

SEPARATA ESPECIAL

**RESOLUCIÓN DIRECTORAL
N° 305-2010-MTC/12**

Lima, 28 de octubre del 2010

CONSIDERANDO:

Que, la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones es la entidad encargada de ejercer la Autoridad Aeronáutica Civil del Perú, siendo competente para aprobar y modificar las Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP, conforme lo señala el literal c) del artículo 9° de la Ley No. 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, y el artículo 2° de su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo No. 050-2001-MTC;

Que, por su parte, el artículo 7° del citado Reglamento, señala que la Dirección General de Aeronáutica Civil pondrá en conocimiento público los proyectos sujetos a aprobación o modificación de las RAP con una antelación de quince días calendario;

Que, en cumplimiento del referido artículo, mediante Resolución Directoral N° 184-2009-MTC/12, del 21 de julio de 2009, se aprobó la difusión a través de la página web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, del texto de modificación de las Subpartes B, C, D y K y los Apéndices D y J de la Parte 91 “Reglamento de Vuelo y Operaciones” de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú – RAP;

Que, ha transcurrido el plazo legal de difusión del proyecto mencionado, habiéndose evaluado las recomendaciones y sugerencias de los usuarios y administrados dentro del procedimiento de revisión de las RAP, por lo que es necesario expedir el acto que apruebe el texto de modificación de las Subpartes B, C, D y K y los Apéndices D y J de la Parte 91 de las RAP “Reglamento de Vuelo y Operaciones”, el que cuenta con las opiniones favorables de la Dirección de Seguridad Aeronáutica, la Dirección de Certificaciones y Autorizaciones, la Dirección de Regulación y Promoción y la Asesoría Legal, otorgadas mediante memoranda N° 2753-2010-MTC/12.04, N° 2070-2010-MTC/12.07, N° 586-2010-MTC/12.08 e informe N° 336-2010-MTC/12.LEG, respectivamente;

De conformidad con la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 050-2001-MTC;

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Aprobar el texto de modificación de las Subpartes B, C, D y K y los Apéndices D y J de la Parte 91 “Reglamento de Vuelo y Operaciones” de las Regulaciones Aeronáuticas del Perú, el cual forma parte integrante de la presente resolución.

Artículo 2.- Dejar sin efecto la Resolución Directoral N° 247-2010-MTC/12.

Regístrese, comuníquese y publíquese.

RAMÓN GAMARRA TRUJILLO
Director General de Aeronáutica Civil

SUBPARTE B : REGLAS DE VUELO: GENERALIDADES**91.149 Interferencia ilícita e Interceptación de Aeronaves**

- (a) Toda aeronave que esté siendo objeto de actos de interferencia ilícita hará lo posible por notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación del plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves. La responsabilidad de las dependencias ATS en casos de interferencia ilícita está determinada en el Anexo 11 de OACI. Asimismo, el RAP 108 vigente "Programa y procedimientos de Seguridad de la Aviación para aeronaves", el Adjunto B del Anexo 2 de OACI establece las orientaciones que la DGAC asume como vigentes para los casos de interferencia ilícita sin que la aeronave pueda notificar el hecho a ATS.
- (b) La interceptación de aeronaves civiles en el ADIZ-PERU por las Aeronaves Militares asignadas a la Fuerza Aérea del Perú, en cumplimiento de disposiciones expresas autorizadas por el Estado Peruano, se regirán de acuerdo con los procedimientos del Apéndice D de esta Parte.

91.151 Requerimientos de combustible para Vuelos VFR

- (a) Ninguna persona puede empezar un vuelo en un avión bajo las reglas de vuelo visual a menos que (considerando viento y pronóstico de condiciones del tiempo) tenga suficiente combustible para volar al primer punto en que intenta aterrizar y, asumiendo una velocidad de crucero normal:
- (1) Durante el día, volar después de este punto por al menos 30 minutos; o
 - (2) Durante la noche, volar después de este punto por al menos 45 minutos.
- (b) Ninguna persona puede empezar un vuelo en un helicóptero bajo las reglas de vuelo visual a menos que (considerando viento y pronóstico de condiciones del tiempo) tenga suficiente combustible para volar al primer punto en que intenta aterrizar y, asumiendo una velocidad de crucero normal, volar después de este punto por al menos 20 minutos.

SUBPARTE C : REQUERIMIENTOS DE EQUIPOS, INSTRUMENTOS Y DE CERTIFICADOS**91.207 Sistema Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)**

- (a) Excepto por lo estipulado en el párrafo (d) de esta Sección, ninguna persona puede operar una aeronave bajo esta Parte sin estar equipada por lo menos con un sistema transmisor localizador de emergencia (ELT) que funcione en la frecuencia de 406 MHz, y que sea inspeccionado de acuerdo a las indicaciones establecidas en el manual del fabricante. El transmisor ELT debe encontrarse en la lista de equipos aprobados por el sistema COSPAS SARSAT.
- (b) No obstante lo especificado en el Párrafo (a) de esta sección, una aeronave con el ELT inoperativo puede ser trasladado en vuelo ferry hasta un lugar donde pueda realizarse la reparación o reemplazo.
- (c) Los Transmisores Localizadores de Emergencia deberán estar registrados en la Marina de Guerra del Perú

(d) El párrafo (a) de esta Sección no se aplica a:

- (1) Aeronaves, mientras estén afectadas a operaciones dentro de un radio de 90 km. (50 millas náuticas) del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado;
- (2) Mientras estén afectadas a operaciones de vuelo que tengan que ver con el diseño y ensayos en vuelo;
- (3) Aeronaves nuevas mientras estén afectadas a operaciones relativas a su fabricación, preparación y entrega.
- (4) Aeronaves mientras estén afectadas a operaciones de vuelo concernientes a aplicaciones aéreas de sustancias químicas y otras sustancias para propósitos agrícolas;
- (5) Aeronaves certificadas por la DGAC para propósitos de investigación y desarrollo;
- (6) Aeronaves, mientras son utilizadas para demostrar cumplimiento de las regulaciones, entrenamiento de tripulación, exhibición, carreras, o estudios de mercado;
- (7) Aeronaves equipadas para transportar no más de una persona; y
- (8) Una aeronave, durante cualquier período en el cual el transmisor ha sido temporalmente removido para inspección, reparación, modificación o reemplazo, sujeta a lo siguiente:
 - (i) Ninguna persona puede operar la aeronave, a menos que los registros de la aeronave contengan una anotación que incluya la fecha de remoción inicial, la marca, modelo, N° de serie y razón para retirar el transmisor, y una placa a la vista del piloto diciendo: "ELT (localizador de emergencia) no instalado".
 - (ii) Ninguna persona puede operar la aeronave más de 10 días después de que el ELT es inicialmente removido de la aeronave.
- (9) Aeronaves que operan según las Partes 121 y 135 de las RAP.

(e) Previa solicitud, la DGAC podrá otorgar desviaciones al requerimiento del párrafo (a) de esta sección cuando, para casos especiales de operación, el solicitante demuestre que no es necesario disponer de un ELT o presente algún método alternativo con un nivel equivalente de seguridad.

SUBPARTE D : OPERACIONES DE VUELO ESPECIALES.**91.399 Evacuación aeromédica: ambulancia aérea.**

- (a) Ningún operador o explotador de transporte aéreo podrá efectuar evacuación aeromédica a menos que cuente con la autorización de un médico entrenado en medicina de aviación y/o evacuación aeromédica, quien deberá basarse en los siguientes parámetros y procedimientos:
- (1) Clasificar la evacuación aeromédica en:
 - (i) Urgente: Son los casos en los cuales el paciente tiene que ser trasladado de inmediato con la finalidad de salvar la vida, extremidades, ojos o prevenir complicaciones de enfermedades serias. Por definición ningún caso psiquiátrico o casos terminales con muy poca expectativa de vida son considerados urgentes.
 - (ii) Prioritario: Son los pacientes que requieren cuidados médicos inmediatos no disponibles en la localidad, quienes deben ser evacuados dentro de las 24 horas.
 - (iii) Rutina: Son los pacientes que pueden ser evacuados dentro de las 72 horas en vuelos



programados; siendo las clases como sigue:

- (A) Clase 1: Pacientes neuropsiquiátricos: Clase 1-A, paciente que debe ir en camilla, con sujeción mecánica, sedación y bajo vigilancia estricta; clase 1-B, paciente que debe ir en camilla, con sedación y que no requiere sujeción mecánica.
 - (B) Clase 2: Pacientes en camilla diferente a los neuropsiquiátricos: Clase 2-A, paciente incapacitado para moverse por sus propios medios en caso de un accidente; Clase 2-B, paciente que puede moverse por sus propios medios en caso de un accidente.
 - (C) Clase 3: Paciente que no necesariamente tiene que ir en camilla (que camina y diferente a los neuropsiquiátricos), que requiere de tratamiento, cuidados y observación permanente durante el vuelo.
 - (D) Clase 4: Paciente que no requiere observación durante el vuelo.
- (2) Considerar las siguientes condiciones médicas que requieren manejo especial:
- (i) Los pacientes con angina pectoris sintomática deberán usar suplemento de oxígeno y en lo posible utilizar drogas vasodilatadoras, la presurización de la cabina no debe exceder los 6,000 pies. Pacientes con insuficiencia cardíaca o historia de infarto de miocardio dentro de las 8 semanas deben ser evaluados caso por caso. En caso de no contar con oxígeno, la altitud de la cabina no deberá exceder los 2,000 pies.
 - (ii) Los pacientes con pneumotórax artificial, espontáneo o traumático, el procedimiento de evacuación deberá ser evitado hasta que se demuestre en los rayos X la absorción total del gas, asimismo, los tubos colocados en el tórax deberán quedar en su posición. Si el tubo en el tórax es removido, el paciente no debe ser evacuado por vía aérea hasta por lo menos 72 a 96 horas, tomándose una radiografía de tórax 24 horas antes de la evacuación, para verificar la expansión total del pulmón.
 - (iii) Los pacientes con anemias severas o pérdidas sanguíneas agudas que deben ser evacuados deberán tener por lo menos un hematocrito de 30, los pacientes portadores de talasemias deberán ser evaluados caso por caso.
 - (iv) Los pacientes portadores de hernias irreductible, intususcepción, vólvulo e íleo, usualmente deben tener el tratamiento definitivo antes de la evacuación por vía aérea, si la evacuación es imprescindible, la altitud de cabina será la menor posible para evitar el fenómeno de atrapamiento de gases. Para los pacientes que han sido sometido a cirugía abdominal no se recomienda su evacuación hasta por lo menos 14 días después del acto quirúrgico. Los pacientes portadores de colostomías deberán portar con bolsas extras.
 - (v) En los pacientes portadores de aparato de yeso, se deberá tomar la precaución que éstos sean bivalvos.
 - (vi) En los casos de cirugía o trauma ocular, se debe mantener la altitud de cabina lo más baja posible para evitar el barotrauma o la escisión de la cirugía y en los casos de daño de retina o coroides, se debe dar oxígeno si la altitud de la cabina es mayor de 4,000 pies.

(vii) En caso de compromiso de vías respiratorias altas, se debe considerar el uso de descongestionantes.

(viii) En los pacientes con fractura de cráneo, se debe descartar la posibilidad de presencia de aire dentro de la cavidad craneal, si es imprescindible la evacuación la presión de la cabina debe ser lo más próxima a los niveles sobre el mar.

(ix) Si existe fractura de maxilar y hay riesgo de vómito y aspiración pulmonar, la fijación externa deberá realizarse con bandas elásticas.

- (3) Verificar la firma de la exoneración de responsabilidad por parte del paciente (si se encuentra en condiciones) o por un familiar directo.
 - (4) Verificar las condiciones de la cabina y si están ajustadas para los requerimientos del paciente.
 - (5) Verificar la historia clínica del paciente, y que esta cuente con todos los datos necesarios sobre el paciente, enfermedad, intervenciones, tratamiento.
 - (6) Informar al paciente o familiares sobre el procedimiento que se va a efectuar, así como de instrucciones sobre los pasos a seguir en caso de un accidente.
 - (7) Coordinar, previo a la salida del vuelo, con el centro hospitalario de llegada, al cual brindará toda la información necesaria para el beneficio del paciente.
- (b) Para fines de esta Subparte, ambulancia aérea es una aeronave que se encuentra configurada y certificada para tal fin.

91.400 Transporte de Pacientes en aeronaves que no son ambulancia aérea.

- (a) No obstante lo prescrito en la Sección 91.399 de esta Parte, un Explotador Aéreo certificado que opera bajo la Parte 121 o 135 de las RAP puede efectuar transporte de pacientes en aeronaves que no son ambulancia aérea, siempre que lo haga de acuerdo a las provisiones y limitaciones de esta Sección.
- (b) Ningún operador podrá efectuar transporte de pacientes en aeronaves que no son ambulancia aérea, a menos que cumpla con los requisitos establecidos en el Apéndice J de esta Parte.

SUBPARTE K : REGULACIONES PARA OBTENER UN CERTIFICADO DE EXPLOTADOR O CONFORMIDAD DE OPERACION

91.1001 Aplicabilidad

- (a) Esta Subparte prescribe las regulaciones que gobiernan la obtención de un certificado de explotador para trabajo aéreo.
- (b) Esta Subparte prescribe las regulaciones que gobiernan la obtención de una conformidad de operación para aviación general.
- (c) Ninguna persona puede involucrarse en trabajo aéreo o aviación general, a menos que esa persona cumpla con lo establecido en su certificado de explotador o conformidad de operación respectivamente y en sus especificaciones de operación emitidas bajo esta Parte y aplicables para trabajo aéreo o aviación general respectivamente.

91.1003 Certificado de Explotador (AOC) y las Especificaciones de Operación para trabajo aéreo (OPSPECS).

- (a) El certificado de explotador y las especificaciones de operación (denominado "especificaciones técnicas de operación" en la Ley de Aeronáutica Civil, Ley N° 27261) constituyen los documentos que acreditan al poseedor de un certificado de explotador como tal, por lo tanto son requeridos ambos documentos para acreditar la condición de explotador certificado.
- (b) Ninguna persona podrá iniciar sus operaciones de trabajo aéreo, si la DGAC no le ha aprobado sus especificaciones de operación y otorgado su certificado de explotador, luego de finalizado el proceso de certificación. El permiso de operación y/o permiso de vuelo, sólo constituyen autorizaciones de carácter administrativo.

91.1005 Duración del Certificado de Explotador para trabajo aéreo

Un certificado de explotador para trabajo aéreo tiene una duración indefinida, salvo que sea anulado, suspendido o revocado por causas justificadas.

91.1007 Solicitud y emisión del Certificado de Explotador para trabajo aéreo

- (a) Deberá presentarse una solicitud para un certificado de explotador en la forma y manera estipulada por la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- (b) El solicitante que cumple con los requerimientos aplicables de esta Parte y aprueba ante la Dirección General de Aeronáutica Civil sus Especificaciones de Operación (OPSPECS) tiene derecho a un certificado de explotador para trabajo aéreo emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

91.1009 Requisitos para obtener un Certificado de Explotador para trabajo aéreo

Para obtener un AOC el solicitante deberá:

- (a) Demostrar cumplimiento con los requisitos aplicables de esta Parte;
- (b) Demostrar cumplimiento con los requerimientos operacionales establecidos en las RAP para cada tipo de trabajo aéreo para el cual se solicita el AOC, o con los procedimientos operacionales que para tal efecto apruebe la DGAC;
- (c) Tener disponible para su operación una o más aeronaves con el certificado de aeronavegabilidad vigente.
- (d) Contar con el personal de pilotos con las licencias y habilitaciones apropiadas para la operación que pretende efectuarse.
- (e) Aprobar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil sus respectivas Especificaciones de Operación (OPSPECS).

91.1011 Enmiendas al Certificado de Explotador para trabajo aéreo

- (a) Mediante una solicitud formal el titular una AOC podrá solicitar enmiendas a su certificado y la DGAC podrá aprobarlo siempre que se determine que la seguridad y el interés público no se vean afectados adversamente.
- (b) Reservado.
- (c) La DGAC podrá, por iniciativa propia, efectuar enmiendas al certificado de un explotador si determina que la seguridad y el interés público se ven afectadas.

91.1013 Enmiendas a las Especificaciones de Operación para trabajo aéreo

- (a) La DGAC puede enmendar cualquier especificación de operación en su aplicación, emitida según esta Parte:
 - (1) A solicitud de un titular del certificado de explotador, si la Dirección General de Aeronáutica Civil determina que la seguridad del transporte aéreo y el interés público permiten dicha enmienda, o
 - (2) Si la DGAC determina que la seguridad y el interés público requiere una enmienda.
- b) En el caso de la enmienda considerada en el párrafo (a)(2) de esta Sección, la DGAC notificará al titular del certificado sobre la enmienda propuesta, teniendo un plazo de 7 días útiles, luego de haber recibido la notificación, para presentar observaciones sustentadas sobre la enmienda planteada por la DGAC. Después de considerar las observaciones presentadas, la DGAC notificará al titular del certificado de la acción tomada con los sustentos respectivos. Si la DGAC encuentra que, por una condición que afecta la seguridad, se requiere tomar una acción inmediata, podrá aprobar la enmienda planteada en la fecha en que el titular del certificado de explotador recibe la notificación. En tal caso, la notificación incluirá información sobre las razones de esta decisión.
- (c) El solicitante puede presentar su solicitud de enmienda a las especificaciones de operación de la DGAC, en su ámbito de aplicación, como mínimo treinta (30) días antes de la fecha en que se propone que ésta sea efectiva.
- (d) En caso que la DGAC hubiese rechazado a un explotador la aprobación de una enmienda propuesta, éste puede solicitar la reconsideración de tal medida o solicitar una nueva enmienda a sus operaciones, dentro de los treinta (30) días de haber recibido la notificación de rechazo.

91.1015 Manuales requeridos

Un solicitante de un certificado de explotador bajo esta Parte debe presentar los siguientes manuales:

- (a) Operación con no más de dos aeronaves:
 - (1) Un manual de vuelo aprobado de cada aeronave;
 - (2) Un programa de mantenimiento por cada aeronave;
- (b) Para operaciones con más de dos aeronaves:
 - (1) Un manual básico de operaciones (MBO);
 - (2) Un manual de vuelo aprobado de cada aeronave;
 - (3) Un manual básico de mantenimiento (MBM);
 - (4) Un programa de mantenimiento por cada aeronave (que puede estar incluido en el MBM).

91.1017 Contenido de los manuales

- (a) El manual básico de operaciones requerido en el párrafo 91.1015(b)(1) de esta Parte, para operaciones con no más de dos aeronaves deberá contener los procedimientos generales de operación de la empresa y los procedimientos estándar de operación de la operación específica que desea efectuar.
- (b) El manual básico de mantenimiento requerido por la RAP 91.1015(b)(3) deberá contener los procedimientos generales de mantenimiento de la empresa y un programa de mantenimiento por cada modelo de aeronave.

91.1019 Finalización de las operaciones

Dentro de los treinta (30) días siguientes a la finalización de las operaciones del poseedor del certificado



de explotador bajo esta Parte, el certificado de explotador y las especificaciones de operación deben ser devueltos a la Dirección General de Aeronáutica Civil por dicho poseedor del certificado de explotador.

91.1021 Emisión o negación de un Certificado de Explotador para trabajo aéreo

- (a) La DGAC puede emitir un certificado de explotador, si después de una evaluación encuentra que los procedimientos empleados por el solicitante son adecuados para realizar la operación solicitada.
- (b) La DGAC puede negar la solicitud para un certificado de explotador, si encuentra que:
 - (1) El solicitante no está apropiada o adecuadamente equipado o no es capaz de conducir operaciones seguras en trabajo aéreo; o
 - (2) El solicitante previamente fue poseedor de un certificado de explotador, el cual fue revocado por incumplimiento de las regulaciones aeronáuticas aplicables, poniendo en riesgo la seguridad operacional; o
 - (3) Una persona que contribuyó a causar el proceso de revocación de un certificado de explotador, por las causales indicadas en el párrafo anterior, obtiene propiedad sustancial de la compañía.

91.1023 Cumplimiento de un Certificado de Explotador para trabajo aéreo

El poseedor de un certificado de explotador aéreo deberá mantener o mejorar las condiciones que sirvieron para la emisión de su certificado y los requerimientos de mantenimiento. Su incumplimiento será motivo de revocación o suspensión de dicho certificado.

91.1025 Conformidad de Operación y las Especificaciones de Operación para aviación general

- (a) La Conformidad de Operación y las Especificaciones Técnicas de Operación son aprobados por la DGAC y ninguna persona podrá iniciar sus operaciones de aviación general sin la previa aprobación de estos documentos.
- (b) Ninguna persona podrá iniciar sus operaciones de aviación general, si la DGAC no le ha aprobado sus especificaciones de operación y otorgado su conformidad de operación, luego de efectuada una verificación.

Nota: El permiso de operación y/o permiso de vuelo, solo constituyen autorizaciones de carácter administrativo.

91.1027 Duración de la Conformidad de Operación para aviación general

Una conformidad de operación para aviación general tiene una duración indefinida, salvo que sea anulado, suspendido o revocado por causas justificadas.

91.1029 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.

91.1031 Requisitos para obtener una Conformidad de Operación y para las Especificaciones de Operación de aviación general

- (a) Para acceder a la conformidad de operación, el solicitante deberá cumplir con los requerimientos aplicables de esta Parte previos a la operación y

aprobar ante la Dirección General de Aeronáutica Civil sus Especificaciones de Operación.

- (b) Las Especificaciones de Operación estarán conformadas por una copia de los documentos aprobados y/o autorizados por el Estado de certificación de la aeronave, o una referencia verificable de ellos, que contengan los procedimientos apropiados para efectuar las operaciones de vuelo y de mantenimiento.

Nota: *Previa a la obtención de la conformidad de operación, el solicitante podrá acceder a un permiso de operación para los fines que sean pertinentes, con arreglo a ley, pero sólo podrá iniciar sus operaciones una vez otorgado la conformidad de operación y de acuerdo a las autorizaciones y limitaciones establecidas en las respectivas especificaciones de operación y en el permiso de operación.*

APÉNDICE D: PROCEDIMIENTOS DE INTERCEPTACIÓN DE AERONAVES CIVILES

1. PROPÓSITO

El propósito de este Apéndice es el de regular los métodos y procedimientos para la Interceptación de Aeronaves Civiles en la República del Perú, uniformizando los requerimientos que utilizarían las Aeronaves de la FAP, en el supuesto caso de ser necesario y que son necesarios para la seguridad de las Aeronaves Civiles, de acuerdo a las Normas y Métodos recomendados por la DGAC.

2.- REFERENCIAS

- Anexo 2 de OACI: Reglamento del Aire.
- Manual sobre Interceptación de Aeronaves Civiles. Documento 9433-AN/926 (segunda edición) 2,005.
- Manual sobre Medidas de Seguridad relativas a las Actividades Militares potencialmente Peligrosas para las Operaciones de Aeronaves Civiles, Documento 9554-AN/932, 1,990.
- RAP 91 Reglamento de Vuelo y Operaciones.

3.- DEFINICIONES

- **Aeronave.-**
Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por re-acciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- **Altura.-**
Distancia vertical entre un nivel, punto u objeto considerado como punto, y una referencia especificada
- **Dependencia de Servicios de Tránsito Aéreo.-**
Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los ser-vicios.
- **Derrota.-**
La proyección sobre la superficie terrestre de la trayectoria de una aeronave, cuya dirección en cualquier punto se expresa generalmente en grados a partir del norte (geográfico, magnético o de la cuadrícula).
- **Piloto al Mando.-**
Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

- **Plan de Vuelo.-**
Información especificada que, respecto a un vuelo proyectado a parte de un vuelo de una aeronave, se somete a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.
- **Radiotelefonía.-**
Forma de radiocomunicación destinada principalmente al intercambio vocal de información
- **Servicio de Tránsito Aéreo.-**
Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo o control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).
- **Zona Peligrosa.-**
Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de aeronaves.
- **Zona Prohibida.-**
Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales del Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.
- **Zona Restringida.-**
Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales del Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

Nota.- La palabra "interceptación", en este contexto, no incluye los servicios de interceptación y escolta proporcionados, a solicitud, a una aeronave en peligro de conformidad con los procedimientos de los servicios aeronáuticos y marítimos de búsqueda y salvamento. (Doc.73433)

4.- TERMINOLOGIA

- **Aeronave extraviada.-**
Toda aeronave que se haya desviado considerablemente de la derrota prevista, o que haya notificado que desconoce su posición. (Doc. 9433-AN/926).
- **Aeronave no identificada.-**
Toda aeronave que haya sido observada, o con respecto a la cual se haya notificado que vuela en una zona determinada, pero cuya identidad no haya sido establecida. (Doc. 9433-AN/926)

Nota.- Una aeronave puede ser considerada como "aeronave extraviada" por una dependencia y simultáneamente como "aeronave no identificada" por otra dependencia. (Doc. 9433-AN/926)

5.- PROCEDIMIENTOS

- **Principios**
Para la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, y de acuerdo a las Normas y Métodos Recomendados en el Anexo 2 – Reglamento del Aire de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se tendrán debidamente en cuenta los siguientes principios:
 - o Solamente en última instancia se recurrirá a la interceptación de aeronaves civiles;
 - o Si se recurriera a la interceptación, ésta se limitará a determinar la identidad de la aeronave, a menos que sea necesario hacerla regresar a su derrota planeada, dirigiéndola más allá de los límites del espacio

aéreo peruano, guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa o darle instrucciones para que aterrice en un aeródromo designado;

- o Las aeronaves civiles no serán objeto de prácticas de interceptación,
- o Si se puede establecer contacto por radio, se proporcionará por radiotelefonía, a la aeronave a la aeronave interceptada la guía para la navegación y toda la información correspondiente,
- o En el caso en que se exija a una aeronave interceptada que aterrice en el territorio peruano, el aeródromo designado a esos efectos será adecuado al seguro aterrizaje del tipo de aeronave en cuestión; y
- o Si en la zona de interceptación se dispone de un radar secundario de vigilancia, se deberán adoptar medidas para utilizarlo, a fin de identificar a las aeronaves civiles que podrían ser objeto de interceptación.

Nota.- En la adopción unánime el 10 de mayo de 1984 del Artículo 3 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, por parte del 25º período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea de la OACI, los Estados contratantes han reconocido que "todo Estado debe abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo".

• Medidas que debe adoptar la aeronave interceptada.-

- o El piloto al mando de una aeronave que sea interceptada por otra aeronave: Seguirá inmediatamente las instrucciones dadas por la aeronave interceptora, interpretando y respondiendo a las señales visuales de conformidad con las especificaciones de la **Tabla 1**, referente a señales que se deben utilizar en caso de interceptación.
- o Lo notificará inmediatamente, si es posible, a la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada;
- o Tratará inmediatamente de comunicarse por radio con la aeronave interceptora o con la dependencia de control de interceptación apropiada, efectuando una llamada general en la frecuencia de emergencia de 121,5 MHz, indicando la identidad de la aeronave interceptada y la índole del vuelo y, si no se ha establecido contacto y es posible, repitiendo esta llamada en la frecuencia de emergencia de 243 MHz;
- o Si está equipada con respondedor SSR, seleccionará inmediatamente el Código 7700, en Modo A, a no ser que reciba otras instrucciones de la dependencia de los servicios de tránsito aéreo apropiada.
- o Si alguna instrucción recibida por radio de cualquier fuente estuviera en conflicto con las instrucciones dadas por la aeronave interceptora mediante señales visuales, el piloto al mando de la aeronave interceptada requerirá aclaración inmediata mientras continúa cumpliendo con las instrucciones visuales dadas por la aeronave interceptora;

• Radiocomunicación durante la interceptación.-

Si durante la interceptación se hubiera establecido contacto por radio, pero no fuera posible comunicarse en un idioma común, deberá intentarse proporcionar las instrucciones, acusar recibo de las instrucciones y transmitir toda otra información indispensable mediante las frases y pronunciaciones que figuran en la **Tabla 1** siguiente, transmitiendo dos veces cada frase.

Tabla 1

Frasas para uso de aeronaves INTERCEPTORAS			Frasas para uso de aeronaves INTERCEPTADAS		
Frase	Pronunciación	Significado	Frase	Pronunciación	Significado
CALL SIGN	KOL SAIN	¿Cuál es su distintivo de llamada?	CALL SIGN	KOL SAIN	Mi distintivo de (distintivo de llamada) ²
FOLLOW	FOLOU	Sígame	WILCO	UIL-CO	Cumpliré instrucciones
DESCEND YOU LAND PROCEED	DISSEND YU LAND PROSIID	Descienda para aterrizar Aterrice en este aeródromo Puede proseguir	CAN NOT REPEAT AM LOST	CAN NOT RI-PIT AM LOST	Imposible cumplir Repita instrucciones Posición desconocida

MAYDAY	MEIDEI	Me encuentro en peligro
HIJACK3	JAI CHAK	He sido objeto de apoderamiento ilícito
LAND (lugar)	LAND (lugar)	Permiso para aterrizar en (lugar)
DESCEND	DISSEND	Permiso para descender

- En la segunda columna se subrayan las sílabas que han de acentuarse.
- El distintivo de llamada que deberá darse es el que se utiliza en las comunicaciones radiotelefónicas con los servicios de tránsito aéreo y corresponde a la identificación de la aeronave consignada en el Plan de Vuelo.
- Según las circunstancias, no siempre será posible o conveniente utilizar el término "HIJACK".

APÉNDICE 1 SEÑALES QUE SE DEBEN UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACIÓN

1. Señales iniciadas por la aeronave interceptora y respuesta de la aeronave interceptada

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTORA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
1	<p>DÍA o NOCHE — Alabear la aeronave y encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares (y luces de aterrizaje en el caso de un helicóptero) desde una posición ligeramente por encima y por delante y, normalmente, a la izquierda de la aeronave interceptada (o a la derecha si la aeronave interceptada es un helicóptero) y, después de recibir respuesta, efectuar un viraje horizontal lento, normalmente a la izquierda, (o a la derecha en el caso de un helicóptero) hacia el rumbo deseado.</p> <p><i>Nota 1.- Las condiciones meteorológicas o del terreno pueden obligar a la aeronave interceptora a invertir las posiciones y el sentido del viraje citados anteriormente en la Serie 1.</i></p> <p><i>Nota 2.- Si la aeronave interceptada no puede mantener la velocidad de la aeronave Interceptora, se prevé que esta última efectúe una serie de circuitos de hipódromo y alabee la aeronave cada vez que pase a la aeronave interceptada.</i></p>	<p>Usted ha sido interceptado.</p> <p>Sígame</p>	<p>DÍA o NOCHE — Alabear la aeronave. encender y apagar las luces de navegación a intervalos irregulares, y seguir a la aeronave interceptora.</p>	<p>Comprendido, lo cumpliré.</p>

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTORA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADA	Significado
2	DÍA o NOCHE — Alejarse bruscamente de la aeronave interceptada, haciendo un viraje ascendente de 90° o más, sin cruzar la línea de vuelo de la aeronave interceptada.	Prosigas.	DÍA o NOCHE — Alabear la aeronave.	Comprendido, lo cumpliré.
3	DÍA o NOCHE — Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable), llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje y sobrevolar la pista en servicio o, si la aeronave interceptada es un helicóptero, sobrevolar la zona de aterrizaje de helicóptero. En el caso de helicópteros, el helicóptero interceptor hace una aproximación para el aterrizaje, y permanece en vuelo estacionario cerca de la zona de aterrizaje.	Aterrice en este aeródromo.	DÍA o NOCHE — Desplegar el tren de aterrizaje (si es replegable), llevando continuamente encendidos los faros de aterrizaje, seguir a la aeronave interceptora y, si después de sobrevolar la pista en servicio o la zona de aterrizaje del helicóptero se considera que se puede aterrizar sin peligro, proceder al aterrizaje.	Comprendido, lo cumpliré.

APÉNDICE 1 (continuación)
SEÑALES QUE SE DEBEN UTILIZAR EN CASO DE INTERCEPTACIÓN

2. Señales iniciadas por la aeronave interceptada y respuesta de la aeronave interceptora

Serie	Señales de la aeronave INTERCEPTADA	Significado	Respuesta de la aeronave INTERCEPTADORA	Significado
4	DÍA o NOCHE - Replegar el tren de aterrizaje (de ser replegable) y encender y apagar los faros de aterrizaje sobrevolando la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros a una altura de más de 300 m (1000 ft) pero sin exceder de 600 m (2000 ft) [en el caso de un helicóptero, a una altura de más de 50 m (170 ft) pero sin exceder de 100 m (330 ft)] sobre el nivel del aeródromo, y continuar volando en circuito sobre la pista en servicio o la zona de aterrizaje de helicópteros. Si no está en condiciones de encender y apagar los faros de aterrizaje, encender y apagar cualesquiera otras luces disponibles.	El aeródromo que usted ha designado es inadecuado.	DÍA o NOCHE - Si se desea que la aeronave interceptada siga a la aeronave interceptora hasta un aeródromo de alternativa, la aeronave interceptora repliega el tren de aterrizaje (de ser replegable) y utiliza las señales de la Serie 1, prescritas para las aeronaves interceptoras. Si se decide dejar en libertad a la aeronave interceptada, la aeronave interceptora utilizará las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras	Comprendido, sígame. Comprendido, prosiga.
5	DÍA o NOCHE — Encender y apagar repetidamente todas las luces disponibles a intervalos regulares, pero de manera que se distingan de las luces de destellos.	Imposible cumplir.	DÍA o NOCHE - Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido
6	DÍA o NOCHE — Encender y apagar todas las luces disponibles a intervalos irregulares.	En peligro.	DÍA o NOCHE - Utilice las señales de la Serie 2, prescritas para las aeronaves interceptoras.	Comprendido



**APÉNDICE J: TRANSPORTE
DE PACIENTES EN AERONAVES QUE NO
SON AMBULANCIA AÉREA.**

1 Generalidades

- 1.1 El paciente debe ser abordado en la aeronave antes que todos los pasajeros y debe ser desembarcado al final.
- 1.2 El paciente debe estar acompañado de un profesional de la salud calificado, el que debe tener asignado un asiento próximo para brindar la atención necesaria.
- 1.3 Todo paciente debe tener la autorización de personal médico para poder ser transportado en una aeronave excepto cuando, por razones humanitarias, el piloto decida no requerir dicha autorización, debiendo el paciente y/o los familiares firmar la exoneración de responsabilidad correspondiente.
- 1.4 En todos los casos se deben seguir las normas de bioseguridad universales indicadas por los profesionales de salud.
- 1.5 El explotador aéreo debe verificar que la longitud de las mangueras de las máscaras de oxígeno de la unidad de pasajeros sea la adecuada para que en casos de descompresión éstas estén al alcance del paciente.
- 1.6 El explotador aéreo debe incluir en sus manuales el procedimiento de evacuación de pacientes en caso de emergencia, normas de bioseguridad y asegurarse que toda la tripulación tenga conocimiento y entrenamiento de los mismos.
- 1.7 El explotador aéreo debe verificar que el profesional médico cumpla con llenar el formato de Información Médica del Adjunto A de este Apéndice.

2 Lugar de instalación de camilla(s)

- 2.1 La camilla deberá estar instalada en una ubicación que:
 - a) No interfiera ningún control para la operación de la aeronave.
 - b) No obstaculice ningún acceso o el uso de salidas de la aeronave.
 - c) No obstaculice a ningún pasajero el acceso visual a las señales de: salida, no fumar, abrocharse el cinturón u otras señales de emergencia.
 - d) El personal médico acompañante tenga acceso fácilmente para efectuar el monitoreo y administrar la terapia necesaria al paciente.
- 2.2 Cuando la ubicación de las camillas esté establecida en los manuales del fabricante de la aeronave, la instalación de una camilla debe hacerse de acuerdo a dicho manual.

3 Requerimiento de diseño de la estructura de soporte de las camillas

- 3.1 La camilla debe estar diseñado de tal modo que el paciente no sea expuesto a sufrir lesiones como resultado de las fuerzas de inercia generados durante los aterrizajes de emergencia.
- 3.2 El análisis para determinar las capacidades de una camilla y su instalación, (considerando los factores de carga máximos establecidos en los códigos de certificación para condiciones de

aterrizaje de emergencia) debe considerar a un paciente de setenta y ocho (78) kilogramos de masa, o los que establezca cualquier otro estándar equivalente adoptado por la DGAC.

- 3.3 Las camillas deben estar sujetadas a la estructura de la aeronave cumpliendo con los requerimientos del FAR 23.561; 25.561; 27.561 y 29.561, o los requerimientos equivalentes establecidos en los códigos de aeronavegabilidad adoptados por la DGAC según la Sección 21.7 de la Parte 21 de las RAP, como sea aplicable.
- 3.4 El acople de la camilla a la estructura de la aeronave o asientos debe ser de tal manera que permita un rápido desacople en caso de ser necesaria una evacuación de emergencia.
- 3.5 La fijación de los elementos de la camilla que puedan comportarse como proyectiles o causar lesiones al ocupante de la misma o a otras personas en la aeronave, deben cumplir con los requerimientos establecidos en el párrafo 3.3 anterior.

4 Sujetadores del paciente

- 4.1 Los sujetadores de la camilla al paciente deben estar diseñados para prevenir movimientos no deseados durante turbulencia o en aterrizajes de emergencia.
- 4.2 La resistencia de las hebillas y correas debe tener una certificación equivalente a la de los cinturones de seguridad de pasajeros de la aeronave.
- 4.3 Los sujetadores del paciente deben ser colocados sobre áreas amplias del cuerpo de tal forma que se eviten los movimientos no deseados de la persona durante turbulencia o aterrizajes 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 descargarían a través de los elementos de sujeción en el área de los hombros, evitando su desplazamiento.

4.4 Hay que tener en consideración la condición del paciente y la opinión médica para determinar la sujeción más adecuada.

4.5 Los sujetadores de los pacientes deben contar con dispositivos adecuados para un rápido desacople en casos de emergencia.

5 Equipos médicos, materiales y fármacos necesarios

5.1 Todo el equipo y material médico debe asegurarse y protegerse adecuadamente para evitar lesiones al paciente o a otras personas en la aeronave y debe ser cubierto con protectores adecuadamente acolchados. Si es necesario transportar botellas de oxígeno medicinal, éstas deben cumplir con las secciones 121.574 ó 135.91 de las RAP y cada botella no debe exceder de 2L/200 bar.

5.2 Los equipos médicos eléctricos y electrónicos deben ser verificados por el explotador a fin que no se afecte la seguridad operacional, de acuerdo a lo establecido en la sección 91.21 de las RAP.

5.3 Los equipos médicos deben contar con energía propia suministrada por baterías las cuales deben cumplir con las disposiciones de mercancías peligrosas y abastecer de energía a los equipos médicos durante todo el vuelo.

