



## CAPITULO I INTRODUCCIÓN A LA AVIACIÓN COMERCIAL

### SECCION 1. GENERAL

#### 1. PROPÓSITO

Este capítulo contiene información general pertinente a las operaciones regidas por la parte IV, capítulo V y VI del RAC. La sección 1 describe los tipos de operación sujetos a los requerimientos de los capítulos V y VI, también contiene los requerimientos de acuerdo al RAC. La sección 2 contiene las consideraciones en cuanto a certificación de proyectos y certificación de responsabilidad asignadas a las unidades de control técnico.

#### 2. TIPO DE CERTIFICADOS

Hay cinco tipos básicos de certificados de operador aéreo emitidos por la UAEAC, como se indica en el cuadro siguiente.

#### 3. TRANSPORTADOR COMUN VS. TRANSPORTADOR PRIVADO

A. Transporte Común significa cualquier operación que el operador tiene a bien ofrecer al público por compensación o alquiler. Con una tarifa establecida el operador ofrece

abiertamente un servicio al público (por publicidad u otro medio).

B. El Transporte privado no incluye oferta del servicio por publicidad u otro medio. Este incluye lo siguiente:

- Transporte de los empleados o el operador o de sus bienes.
- Transporte de los miembros de un club.
- Transporte de personas o bienes por compensación o alquiler bajo un convenio de negocios contractual que no sean resultado de la oferta del servicio. En esta situación el cliente buscara un operador que suministre el servicio requerido y este se cumple de acuerdo a un mutuo exclusivo; el operador no sera quien busque al cliente.

C. La circular informativa 101-XXX " Transporte Privado vs. Transporte Común de personas o bienes", proporciona guías para determinar si una operación de transporte es transporte común o transporte privado. Si un inspector no puede claramente determinar si un operador es común o privado, la oficina de transporte le ayudara a tomar una apropiada determinación.

TIPO DE CERTIFICADO	TIPO DE OPERADOR	CAPACIDAD SILLAS Y PESO	CAPITULOS DEL REGLAMENTO QUE APLICAN
Operador Comercial Internacional	Regular	Mas de 5,700 kg	Parte IV- Capitulo V
	No Regular	Máximo 19 sillas Máximo 12,500 kg	Parte IV- Capitulo VI
Operador Comercial Domestico	Regular	Mas de 5,700 kg	Parte IV- Capitulo V
	No Regular	Máximo 19 sillas	Parte IV- Capitulo V
Operación Servicios Aéreos Comerciales en Trabajos Aéreos Especiales <sup>1</sup>	No Especificado	N/A	Parte IV- Capitulo VII
Operación de Helicópteros	No Especificado	N/A	Parte IV- Capitulo IX
Aviación General: Privada, Enseñanza, Civil del Estado	No Especificado	N/A	Parte IV – Capitulo X

<sup>1</sup> Aviación Agrícola, Aerofotografía, Aerofotogrametría, Geología, Sismografía, Construcción, Búsqueda y Rescate, etc.



#### 4. TRANSPORTE AEREO Y TRANSPORTADORES AEREOS

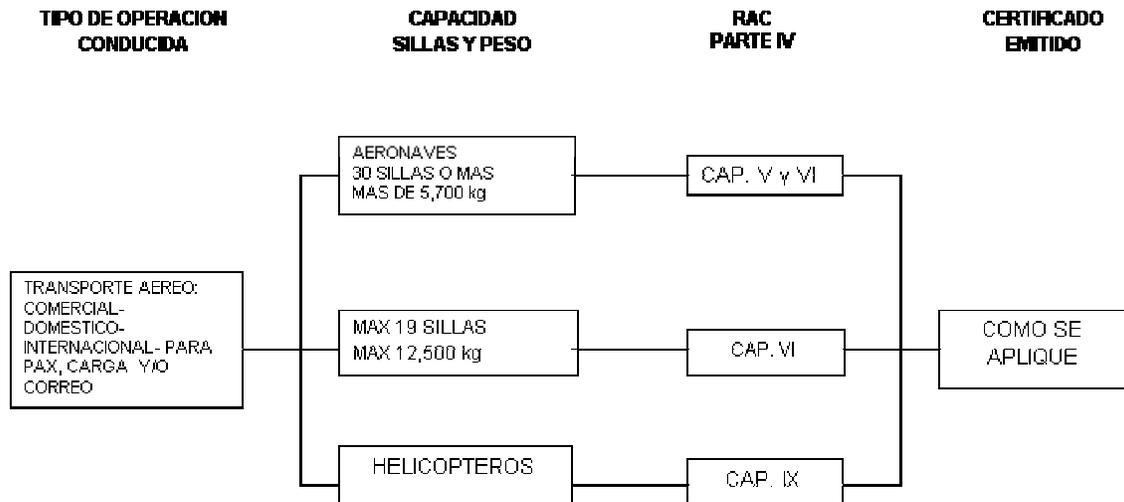
Se define como:

- A. Transporte Aereo: Es el transporte aereo domestico, internacional o Transporte aereo extranjero o el transporte de correo por avion.
- B. Transporte Aereo Domestico, Internacional o Transporte Aereo Extranjero: Es el que moviliza personas o bienes por un transportador comun por compensación o alquiler o el transporte de correo por avión de acuerdo a convenios cubriendo tarifas determinadas.

- C. Transportador Aereo: cualquier ciudadano que directa o indirectamente por pago o por compensación u otro tipo de acuerdo este involucrado en el transporte aereo.

#### 5. REQUISITOS REGULATORIOS

Son los requerimientos especificos exigidos a un trasportador de Transporte comun o transporte privado de personas o propiedades por pago o arrendamiento. Los certificados requeridos por la UAEAC para los diferentes tipos de operaciones conducidas estan relacionados en la siguiente figura:



### SECCION 2. ASIGNACIÓN DE RESPONSABILIDADES PARA OPERADORES Y PROYECTOS DE CERTIFICACIÓN BAJO EL CAPITULO V Y VI DE LA PARTE IV DEL RAC

#### 1. GENERAL

- A. La certificación de operadores aereos de acuerdo al RAC, Parte IV debe reflejarse en el status del proyecto. Esto debido a la complejidad del proceso, la variedad de funciones especificas, y de la coordinación interdisciplinaria requerida; las actividades asociadas a los operadores usualmente

involucran diferentes oficinas de la UAEAC. Los operadores bajo el Capítulo V yVI de RAC constantemente revisan la estructura y el campo de operaciones. Estos cambios pueden afectar la capacidad de respuesta de la UAEAC. El grupo de control y seguridad aérea regional deben estar en capacidad de conocer sus limitaciones de personal ya que consecuentemente deben de ser los responsables de la asignación de proyectos de certificación y de ejercer la autoridad de las compañías que estan bajo su jurisdicción.

- A. La oficina de transporte aereo y la Secretaria de Seguridad Aerea deben especificar los diferentes requerimientos que deben cumplir los operadores de acuerdo con el RAC; Partes



III y IV, como aplique y asignar que áreas de su jurisdicción deben de estar involucradas en el proyecto de certificación de operadores. Estas oficinas deben evaluar cada operador periódicamente como operadores comerciales.

## **1. BASE PRINCIPAL DE OPERACIONES**

---

- A. La base principal de operaciones es la locación primaria designada por la UAEAC. El operador debe mantener su certificado y un set completo de especificaciones de operación en su base principal de operaciones. Solo una base principal será designada al operador. Cuando se asigna una base principal de operaciones, se deben considerar muy cuidadosamente las necesidades y recomendaciones del operador.
- B. La designación de una base principal de operaciones es esencialmente una determinación de la UAEAC, incluye la asignación de responsabilidades del operador. En la mayoría de las situaciones, esta determinación puede estar basada en factores que claramente indican la localización de la actividad primaria y la obvia asignación de la UAEAC. En algunas situaciones sin embargo, los factores involucrados en la determinación del sitio de la operación primaria o la localización del grupo de control y seguridad aérea regional al cual se le deben de asignar la responsabilidad para el proyecto de certificación y más tarde la vigilancia del mismo es en la mayoría de veces complicado para la operación propuesta o a la operación que deberá ser ejecutada. Todos estos factores deberán ser tenidos en cuenta cuando se designe una base principal de operaciones. En algunas situaciones la decisión será el resultado de un consenso de factores. Los siguientes son los factores que deben ser considerados en orden descendente de prioridades:
- Localización y acceso que tiene el solicitante o el grupo de control técnico para que el poseedor de un certificado y personal de la UAEAC pueda ejercer autoridad y pueda tomar decisiones.
  - Localización de la base principal de operaciones y el sistema de control central del operador.
  - Localización de la base principal de mantenimiento y sistema central de control de mantenimiento.
  - Disponibilidad de personal calificado con respecto al tipo de operación y aeronaves.

- Estructura geográfica de rutas y/o áreas de operación.
- Localización de jefatura de los solicitantes o de los poseedores de certificados de operación.
- Localización de las escuelas de entrenamiento.
- Localización de la residencia de los empleados.

## **2. ASIGNACIÓN DEL PMI**

---

Cuando un proceso de certificación para un operador regular se inicia, se asignará un PMI de Aeronavegabilidad, y este será el responsable del proceso de certificación; y después de la aprobación si es aplicable, del control, supervisión y vigilancia de la operación. Esta asignación se cumple a través de la jefatura del Grupo de Inspección de Aeronavegabilidad, de la Secretaría de Seguridad Aérea. Para el proceso de la certificación para una operación no regular el PMI será asignado con la jefatura del grupo de control y seguridad aérea regional a la cual corresponda por localización del operador a certificar.

## **3. DIFERENTE LOCALIZACIÓN DE LA BASE PRINCIPAL DE MANTENIMIENTO Y LA BASE PRINCIPAL DE OPERACIONES**

---

- A. En ocasiones la base principal de mantenimiento y la de operaciones esta en dos sitios diferentes. En este caso se asignará el PMI y el POI de acuerdo a las localizaciones y dependiendo de la oficina de control técnico que le corresponda por jurisdicción; casos especiales serán manejados por la Secretaría De Seguridad Aérea.
- B. La separación física de los inspectores principales, si no se tiene un manejo cuidadoso puede acarrear en un serio problema de coordinación. Cuando las bases principales están separadas, la UAEAC decidirá cual unidad de control técnico estará emitirá el certificado y será responsable de este. Cuando dos regionales están involucradas, la UAEAC debe coordinar y determinar mutuamente que región es responsable por el operador y que región es asignada para las responsabilidades de certificación.
- C. La regional asignada es responsable de todos los requerimientos reportados por la UAEAC, la administración técnica y la vigilancia regulatoria del operador. La responsabilidad de las comisiones y otros fondos necesarios para llevar a cabo el programa de trabajo y



cumplir con las responsabilidades de certificación.

- 1) Cuando el operador es complejo y grande lo suficiente para garantizar un inspector principal de tiempo completo (responsable de un solo operador), los inspectores principales deben estar localizados en la regional asignada por localización geográfica de la base principal. Estos inspectores deben reportar sobre todos los aspectos técnicos y funcionales concernientes al operador, al grupo técnico que expidió el certificado de operación. La regional tiene la responsabilidad de supervisar a estos inspectores. El soporte administrativo debe ser dado por la regional donde el inspector está ubicado.
- 2) Cuando el operador no es lo suficientemente complejo y grande que implique un inspector principal de tiempo completo, la regional tomará las acciones pertinentes para asegurar lo siguiente:
  - a) El inspector principal está localizado en la regional asignada por ubicación geográfica de la base principal.
  - b) El inspector principal debe reportar a la jefatura de la regional todos los aspectos técnicos, funcionales y reportes concernientes al operador.
  - c) La jefatura de la regional donde están los inspectores asignados tiene la responsabilidad de supervisar y debe asegurar que las responsabilidades de certificación están adecuadamente soportadas.

D. Si las bases principales de operación y mantenimiento están separadas, la regional debe monitorear las actividades de la unidad de control técnico para asegurar una apropiada coordinación. Los inspectores principales que están físicamente separados deben tener las oportunidades y herramientas necesarias para efectuar una coordinación efectiva y oportuna en la administración técnica, de vigilancia e investigaciones asociadas con la operación. Esta coordinación es esencial para asegurar que un posición estándar y común de la UAEAC es tomada con el operador.

#### 4. COORDINACIÓN

A. Si se determina que el proyecto de certificación por localización requiere de

personal de la UAEAC de diferentes regionales se debe asegurar que haya una estrecha coordinación entre las oficinas de control técnico para transferir los archivos de trabajo y ejecutar las reuniones requeridas durante el proceso.

Los archivos del proceso se deben tener iguales en ambas oficinas; es decir duplicados y las cartas se deben emitir con copia a la otra oficina. Los reportes de discrepancias y acciones correctivas deben ser conocidas por ambas jefaturas.

B. El poseedor del certificado requiere obtener una aprobación escrita del control técnico en los últimos 30 días para realizar cualquier cambio en la localización de la base principal de operaciones o de mantenimiento. Si es necesario reasignar las responsabilidades de certificación, el jefe de control y seguridad aérea debe notificar a la regional. Si la regional determina que es necesario reasignar las responsabilidades de certificación, una de las siguientes acciones deben ser tomadas:

- 1) Cuando la unidad de control técnico está en la misma regional debe cumplir lo siguiente:
  - i) Determinar que los archivos del operador estén completos y actualizados. Identificar las discrepancias que deben ser resueltas.
  - ii) Reunirse con el control técnico de transferencia y los inspectores principales para identificar las discrepancias que se deben resolver.
  - iii) Determinar el personal, el tiempo y los procedimientos necesarios para resolver las discrepancias.
  - iv) Informar al jefe de control técnico que recibe y los posibles inspectores principales sobre el tipo de operación del poseedor del certificado, claves en el manejo del personal y las discrepancias que serán transferidas.
  - v) Seleccionar una fecha para transferir las responsabilidades de certificación.
  - vi) Informar al poseedor del certificado. Explicando la necesidad de reasignar las responsabilidades de certificación a otra unidad de control. Preparar



una reunión informativa entre el personal administrativo del poseedor del certificado, el jefe de la unidad de control asignada y el inspector principal.

- vii) Supervisar la transferencia de los archivos del operador.
- 2) Cuando la unidad de control técnico no está en la misma regional debe cumplir lo siguiente:
  - i) Iniciar la coordinación entre regiones y acordar sobre la necesidad de reasignar la responsabilidad de certificación.
  - ii) La unidad de control de transferencia debe inspeccionar los archivos del operador para asegurarse que estén completos y actualizados. Debe identificar las discrepancias que deben ser resueltas.
  - iii) La región de transferencia debe reunirse con el jefe de unidad de control técnico y los inspectores principales para identificar las discrepancias que deben ser resueltas.
  - iv) La regional de transferencia debe coordinar con la región que recibe y acordar sobre el personal, el tiempo y los procedimientos necesarios para resolver las discrepancias.
  - v) La región que recibe debe reunirse con el jefe del grupo de control técnico y los nuevos inspectores técnicos sobre la operación del poseedor del certificado, el manejo del personal y las discrepancias que serán transferidas.
  - vi) Las respectivas regionales deben seleccionar la fecha de la transferencia de las responsabilidades de certificado. La regional de transferencia debe notificar al personal administrativo de la decisión y explicar la necesidad de cambiar la unidad de control técnico asignada.
  - vii) La regional que recibe debe establecer una reunión de introducción entre el personal administrativo del poseedor del certificado, el jefe de control técnico y los inspectores principales.
  - viii) Las regiones respectivas deben coordinar y supervisar la transferencia de los archivos del operador.

## 5. DOCUMENTOS FINALES QUE DEBEN SER DILIGENCIADOS

---

- Forma RAC 8430-21, Certificado de Operación; Transportador Aéreo Comercial.
- Carta a la Oficina de Transporte Aéreo de UAEAC con el objeto de certificar cumplimiento de requisitos de Aeronavegabilidad para que se otorgue el certificado de funcionamiento para el transportador aéreo comercial.