

---

## **PARTE 135 - REQUERIMIENTOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NO REGULARES INTERNAS E INTERNACIONALES**

### **SUBPARTE A – GENERALIDADES**

(...)

#### **Sección 135.2 Aplicación del Artículo 83 bis del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)**

(...)

c) Los inspectores de seguridad operacional de la aviación civil tendrán acceso al resumen del acuerdo en virtud del Artículo 83 bis para determinar las funciones y obligaciones que conforme al acuerdo el Estado de matrícula ha transferido al Estado del explotador, cuando realicen actividades de supervisión tales como verificaciones en la plataforma.

(...)

#### **135.14. Programa de Análisis de Datos de Vuelo**

(a) El explotador que posea un avión cuyo peso máximo de despegue sea superior a 27.000 Kg. establecerá y mantendrá un Programa de Análisis de Datos de Vuelo, como parte de su Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).

(b) El programa de análisis de datos de vuelo no es de carácter punitivo y debe salvaguardar la adecuada protección de las fuentes de datos, salvo los casos de incidentes o accidentes de aviación producto de evidentes negligencias o acciones criminales, que son excluidas de esta protección.

(c) Las grabaciones o transcripciones de los CVR, CARS, AIR Clase A y AIRS Clase A solo podrán ser utilizadas en la investigación de un accidente o incidente y con arreglo a las previsiones de la Parte 13 de estas regulaciones, sus párrafos 13.25 (a) y (b) 4 y concordantes; excepto cuando:

(1) estén relacionadas con un suceso que atañe a la seguridad operacional identificado en el contexto de un sistema de gestión de esta última; se limiten a las partes pertinentes de una transcripción desidentificada de las grabaciones; y sean objeto de las protecciones otorgadas conforme lo establecido en (b); o

(2) se utilicen para inspecciones de sistemas de registradores de vuelo según lo dispuesto en el Apéndice H.

(d) Las grabaciones o transcripciones de los FDR, ADRS, AIR Clase B, AIR Clase C y AIRS solo podrán ser utilizadas en la investigación de un accidente o un incidente con arreglo a las previsiones de la Parte 13 de estas regulaciones, excepto cuando las grabaciones o transcripciones son objeto de las protecciones otorgadas conforme lo establecido en (b) y:

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

---

---

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

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

(4) sean desidentificadas; o

(5) se divulguen en el marco de procedimientos protegidos.

**Nota:** A todos los efectos de esta sección, la desidentificación de las grabaciones consiste en excluir de su transcripción todo dato o referencia que, de no mediar aquella, permitiría la identificación de las personas intervinientes en la grabación.

## **SUBPARTE B – OPERACIONES DE VUELO**

(...)

### **135.78 Control Operacional: evaluación de riesgo.**

El explotador aéreo se asegurará de que no se inicie o continúe un vuelo según lo previsto a menos que se haya determinado, por todos los medios razonables al alcance, que el espacio aéreo en la ruta prevista, desde el aeródromo de salida hasta el aeródromo de llegada, incluidos los aeródromos de despegue, de destino y de alternativa en ruta previstos, pueda utilizarse de manera segura para la operación planificada. Cuando se prevea operar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas, se llevará a cabo una evaluación del riesgo y se tomarán medidas de mitigación del riesgo apropiadas para preservar la seguridad operacional del vuelo.

Nota 1.— En esta norma, por “medios razonables” se entiende el uso, en el punto de salida o mientras la aeronave está en vuelo, de la información de que disponga el explotador, ya sea la publicada oficialmente por los servicios de información aeronáutica o la que pueda conseguirse fácilmente de otras fuentes.

Nota 2.— El “Manual de gestión de la seguridad operacional” (Doc 9859) de OACI contiene orientación sobre las evaluaciones del riesgo de seguridad operacional.

Nota 3.— El “Manual de evaluación del riesgo para las operaciones de aeronaves civiles sobre zonas de conflicto o cerca de ellas” (Doc 10084) de OACI contiene orientación adicional para los explotadores de servicios aéreos sobre la evaluación del riesgo al volar sobre zonas de conflicto o cerca de ellas.

### **135.79. Requisitos de ubicación del vuelo.**

(...)

(d) El explotador establecerá procedimientos, aprobados por la ANAC, para conservar los datos de seguimiento de las aeronaves que ayuden a los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) a determinar la última posición conocida de las aeronaves.

---

---

### **135.80 Transmisor Localizador de Emergencia (ELT)**

(...)

(d) El explotador pondrá a disposición de las organizaciones competentes la información relativa a la posición de un vuelo en peligro, según lo establecido por esta Autoridad Aeronáutica.

### **135.81 Suministro al personal de la información operacional y de los cambios pertinentes**

a) El explotador aéreo proporcionará a cada uno de sus empleados la parte de las Especificaciones relativas a las Operaciones que son de su deber y responsabilidades y tendrá disponible para cada piloto afectado el siguiente material actualizado:

(1) Manual de información para aeronavegantes o una publicación comercial que contenga la misma información.

(2) Esta Parte y la Parte 91 de las RAAC.

(3) El Manual de Operaciones (MOE) o aquellas partes del mismo que se refieran a las operaciones de vuelo;

(4) Manual de Vuelo (AFM) y otros documentos que contengan datos de performance necesarios y cualquier otra información necesaria para la operación del avión conforme a lo previsto en su certificado de aeronavegabilidad, salvo que estos datos figuren en el manual de operaciones;

(5) El Manual de Vuelo se actualizará efectuando los cambios que el Estado de Matricula haya hecho obligatorios.

(6) Para operaciones en el exterior, la información internacional de vuelo o publicaciones comerciales que contengan la información pertinente a las operaciones y a los requerimientos de entrada de los países en los cuales se va a operar.

### **135.83 Información operacional requerida**

(a) El explotador de una aeronave debe proveer la siguiente documentación, vigente y actualizada accesible al piloto en el puesto del piloto y este deberá utilizarla:

(1) Lista de control de procedimientos (LCP), que contenga los procedimientos para situaciones normales, anormales y de emergencias.

(2) Las cartas aeronáuticas adecuadas y al día que abarquen la ruta que ha de seguir el vuelo proyectado, así como cualquier otra ruta por la que, posiblemente, pudiera desviarse el vuelo.

(3) Para operaciones IFR, las cartas de navegación correspondientes, las áreas terminales y las cartas de descenso y aproximación.

(4) Para aeronaves multimotores, las tablas de performance con un motor inoperativo. Si la aeronave está aprobada para vuelo IFR esos datos deben ser suficientes para permitir al piloto verificar el cumplimiento del párrafo 135.181(a).

---

---

## **SUBPARTE C – AERONAVES Y EQUIPOS**

(...)

### **135.163 Requerimientos de equipamiento para aeronaves que transportan pasajeros bajo condiciones IFR**

(...)

(j) Los instrumentos que use cualquiera de los pilotos se dispondrán de manera que éstos puedan ver fácilmente indicaciones desde sus puestos, apartándose lo menos posible de su posición y línea de visión normales, cuando miran hacia delante a lo largo de la trayectoria de vuelo.

## **SUBPARTE D -LIMITACIONES DE OPERACIÓN Y REQUERIMIENTOS METEOROLÓGICOS PARA IFR Y VFR**

(...)

### **135.210 Aeródromo de alternativa de despegue**

(a) El explotador aéreo o su personal seleccionará un aeródromo de alternativa posdespegue y se especificará en el despacho o liberación del vuelo y en el plan operacional de vuelo si las condiciones meteorológicas del aeródromo de salida están por debajo de los mínimos de aterrizaje de aeródromo establecidos por el explotador para esa operación, o si no fuera posible regresar al aeródromo de salida por otras razones.

(b) El aeródromo de alternativa posdespegue estará situado a los tiempos de vuelo siguientes desde el aeródromo de salida: (1) Aviones con dos motores: No más de una hora de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con un motor inoperativo, determinada a partir del manual de operación de la aeronave, calculada en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa de despegue real; o (2) Aviones con tres o más motores: No más de dos horas de tiempo de vuelo a la velocidad de crucero con todos los motores en marcha, determinadas a partir del manual de operación de la aeronave, calculada en condiciones ISA y de aire en calma utilizando la masa de despegue real; o (3) para los aviones que se utilizan en operaciones con tiempo de desviación extendido (EDTO), cuando no está disponible ningún aeródromo de alternativa que cumpla los criterios de distancia de (b) (1) ó (b) (2), el primer aeródromo de alternativa disponible situado dentro de la distancia equivalente al tiempo de desviación máximo especificado del explotador considerando la masa de despegue real.

(c) Para que un aeródromo sea seleccionado como de alternativa pos despegue, la información disponible indicará que, en el período previsto de utilización, las condiciones corresponderán o estarán por encima de los mínimos de utilización de aeródromo establecidos por el explotador para la operación de que se trate.

---

---

### **135.215 IFR: limitaciones de operación**

(...)

(d) (La ANAC establecerá los criterios que han de aplicarse para la hora prevista de utilización de un aeródromo, incluyendo un margen de tiempo.

Nota. – Un margen de tiempo ampliamente aceptado para la “hora prevista de utilización” es una hora antes y después de la primera y última hora de llegada. En el Manual de planificación de vuelo y gestión del combustible (Doc 9976) figuran consideraciones adicionales.

### **SUBPARTE H - INSTRUCCIÓN**

(...)

#### **135.349 Instrucción periódica para tripulantes**

(...)

(b) La instrucción periódica para tripulantes deberá cumplir con lo requerido en la Disposición DNSO N°229/2023.

### **SUBPARTE I - PERFORMANCES DEL AVIÓN; LIMITACIONES DE OPERACIÓN**

#### **135.363 Generalidades**

(...)

(k) Con motivo de las evaluaciones previas al despegue, el explotador deberá tener en consideración la exactitud de las cartas aeronáuticas.

(...)

#### **135.378 Limitaciones de aterrizaje. Todos los aviones.**

El avión podrá aterrizar en el aeródromo de aterrizaje previsto y en cualquier otro de alternativa, después de haber salvado, con un margen seguro, todos los obstáculos situados en la trayectoria de aproximación con la seguridad de que podrá detenerse, o, en el caso de un hidroavión, disminuir la velocidad hasta un valor satisfactorio, dentro de la distancia disponible de aterrizaje. Se tendrán en cuenta las variaciones previstas en las técnicas de aproximación y aterrizaje, si no se han tenido en cuenta al indicar los datos relativos a performance.

Nota.— En el “Manual sobre la performance de los aviones” (Doc 10064) de OACI figura la orientación sobre los márgenes apropiados para la evaluación de la distancia “en el momento del aterrizaje”.

---

---

## **APÉNDICE G - OPERACIONES EXTENDIDAS (EDTO).**

(...)

### **2. Requisitos**

a) El explotador solo puede operar un avión, a excepción de los aviones con una configuración exclusivamente carguera con más de dos motores, fuera del país a más de 180 minutos de vuelo desde un aeropuerto (a velocidad de crucero con un motor inoperativo en condiciones de atmosfera estándar con aire calmo) conforme a lo establecido en la Sección 135.364 de esta Parte, si:

(1) El explotador recibe la aprobación EDTO de la ANAC.

(2) La operación se lleva a cabo en un avión multimotor potenciado a turbina de categoría transporte.

(3) La operación fue prevista para no exceder los 240 minutos de vuelo desde un aeropuerto (a velocidad de crucero con un motor inoperativo en condiciones de atmosfera estándar con aire calmo), conforme a la Sección 135.364 de esta Parte.

(4) Si correspondiere, un certificado de aeronavegabilidad para EDTO del tipo de avión.

(5) El explotador cumple con los requisitos de este Apéndice

## **ANEXO 1 - SEGURIDAD**

(...)

(d) Contenido del programa de seguridad.

El programa de seguridad deberá:

(1) Proveer la seguridad de las personas y la propiedad que se traslada en servicios de transporte aéreo, contra actos de violencia criminal o piratería.

(2) Incluir programas de instrucción en materia de prevención de ilícitos para los miembros de la tripulación de vuelo, incluyendo a los tripulantes de cabina de pasajeros.

(3) Ser aprobado por la Autoridad Aeronáutica.

(...)

## **ANEXO 2 - GUIA PARA LA CONFECCION DEL MANUAL DE OPERACIONES DEL EXPLOTADOR (MOE).**

(...)

A 9.1.6 Procedimientos para la preparación y difusión entre la tripulación de vuelo y el personal de operaciones de la información contenida en:

a) La AIP.

b) La circular de información aeronáutica (AIC).

---

---

c) La reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC).

d) NOTAMs.

(...)

**Nota al Punto 3 de la Parte A del Anexo 2 de la Parte 135 de las RAAC:** En caso de corresponder la aplicación de procedimientos de despacho y control de aeronaves, el explotador aéreo certificado bajo esta Parte de las RAAC deberá cumplir mínimamente con las reglas establecidas en la Parte 121 de las RAAC en materia de despacho y control de aeronaves.

(...)

**Nota al Punto 9 de la Parte A del Anexo 2 de la Parte 135 de las RAAC:** En caso de corresponder la aplicación de procedimientos de despacho y control de aeronaves, el explotador aéreo certificado bajo esta Parte de las RAAC deberá cumplir mínimamente con las reglas establecidas en la Parte 121 de las RAAC en materia de despacho y control de aeronaves.

---



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional  
1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

**Hoja Adicional de Firmas**  
**Informe gráfico**

**Número:**

**Referencia:** ANEXO V

---

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 7 pagina/s.