



NOTA EXPLICATIVA

DICTAMEN N° 03/2012

DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD AÉREA

de 3 DE SEPTIEMBRE DE 2012

**para un Reglamento de la Comisión que modifique las disposiciones de aplicación
relativas a las operaciones aéreas y las disposiciones de aplicación para personal de
vuelo**

Operaciones de transporte aéreo comercial con planeadores y globos

Operaciones de transporte aéreo comercial A-to-A con aviones y helicópteros

Índice

Resumen ejecutivo	3
Introducción.....	4
I. Consideraciones generales	4
II. Ámbito de aplicación del Dictamen	4
III. Consulta	6
IV. Convención de numeración de las disposiciones	7
CAT (S, B).....	8
I Modificaciones del Reglamento marco relativo a operaciones aéreas	8
II. Modificaciones de la Parte-CAT	8
III. Modificaciones de la Parte-ORO	14
IV. Otras observaciones.....	15
CAT (A-to-A).....	16
I. Política.....	16
II. Modificaciones de los Reglamentos Marco.....	18
III. Modificaciones de la Parte-CAT	19
IV. Modificaciones de la Parte-ORO	21
V. Modificaciones de la Parte-ARO.....	23
VI. Modificaciones de la Parte-ORA.....	23
VII. Otras observaciones.....	23
Anexo 1: Tablas de referencias cruzadas a los Apéndices en UE-OPS y JAR-OPS3....	24
Apéndice 1 a 1.005(a) – Aviones de performance clase B, VFR diurno.....	24
Apéndice 1 a 3.005 (f) - operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno.....	43
Apéndice 1 del 3.005 (g) - operaciones de helicópteros locales, VFR diurno	53
Anexo 2: lista de reducciones y reglas no aplicables a CAT (A-to-A)	59
Parte-CAT	59
Anexo 3: Siglas y abreviaturas utilizadas	83

Resumen ejecutivo

El presente Dictamen contiene disposiciones de aplicación para operaciones de transporte aéreo comercial (CAT) con planeadores y globos, y modifica los siguientes documentos de carácter normativo:

- Reglamento marco sobre Operaciones aéreas;
- Anexo I - Definiciones para los anexos II a VIII;
- Anexo II - Parte-ARO, Requisitos aplicables a las autoridades en materia de operaciones aéreas;
- Anexo III - Parte-ORO, Requisitos aplicables a la organización para operaciones aéreas, específicamente para operadores aéreos comerciales y no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas; y
- Anexo IV - Parte CAT, Requisitos técnicos para operaciones de transporte aéreo comercial;

Además, el presente Dictamen contiene normas de aplicación para operaciones CAT lugar de operación con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación . Se modifica los siguientes documentos regulatorios:

- Reglamento sobre Operaciones aéreas:
 - Reglamento marco sobre Operaciones aéreas;
 - Anexo II - Parte-ARO, Requisitos aplicables a las autoridades en materia de operaciones aéreas;
 - Anexo III - Parte ORO-, Requisitos aplicables a la organización relativos a las operaciones aéreas; y
 - Anexo IV - Parte CAT, Requisitos técnicos relativos a las operaciones de transporte aéreo comercial;
- Reglamento sobre personal de vuelo:
 - Reglamento marco sobre personal de vuelo, y
 - Anexo VII - PARTE-ORA, Requisitos de organización para el personal de vuelo.

El desarrollo de estos requisitos se guió por los siguientes principios:

- mantener un alto nivel de seguridad;
- asegurar normas proporcionadas cuando fuera pertinente;
- garantizar flexibilidad y eficiencia para operadores y autoridades.

El presente Dictamen es el resultado de un amplio proceso de consulta en el que han intervenido autoridades, asociaciones, operadores y expertos aeronáuticos.

Introducción

I. Consideraciones generales

1. El Reglamento (CE) n° 216/2008¹ del Parlamento Europeo y del Consejo (en lo sucesivo «Reglamento de base»), modificado por el Reglamento (CE) n° 1108/2009², establece un marco de trabajo apropiado y exhaustivo para la definición y la aplicación de requisitos técnicos y procedimientos administrativos comunes en el ámbito de la aviación civil.
2. El objetivo del presente Dictamen es asistir a la Comisión Europea en la elaboración de unas disposiciones de aplicación (IR) relativas a las operaciones aéreas.
3. El presente Dictamen se ha adoptado con arreglo al procedimiento especificado por el Consejo de Administración de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (la Agencia)³, de conformidad con las disposiciones del artículo 19 del Reglamento de base.

II. Ámbito de aplicación del Dictamen

4. El presente dictamen contiene IR para operaciones de transporte aéreo comercial (CAT) con planeadores y globos, y modifica los siguientes documentos de carácter normativo:
 - Reglamento marco sobre Operaciones aéreas;
 - Anexo I - Definiciones para los anexos II a VIII;
 - Anexo II - Parte-ARO, Requisitos aplicables a las autoridades en materia de operaciones aéreas;
 - Anexo III - Parte-ORO, Requisitos aplicables a la organización relativos a las operaciones aéreas, específicamente para operadores aéreos comerciales y no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas; y
 - Anexo IV - Parte CAT, Requisitos técnicos relativos a las operaciones de transporte aéreo comercial;
5. Además, el presente Dictamen contiene IR para operaciones CAT con origen y destino en el mismo aeródromo o lugar de operación (CAT A-to-A) y modifica los siguientes documentos de carácter normativo:
 - Reglamento sobre Operaciones aéreas:
 - Reglamento marco sobre Operaciones aéreas;

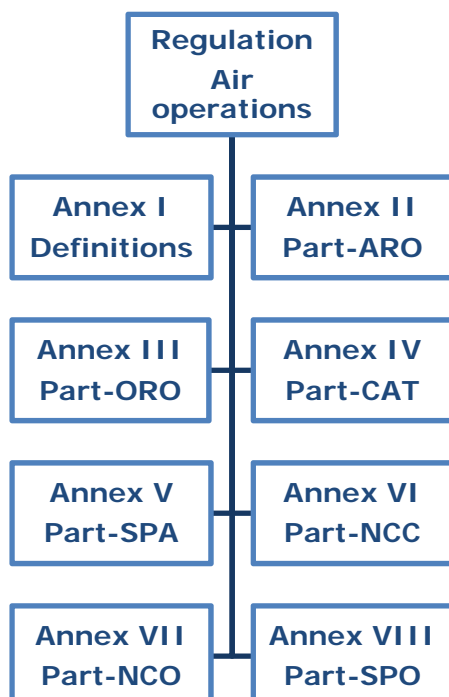
¹ Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) no 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE, DO L 79, 19.03.2008, p. 1-49.

² Reglamento (CE) n° 1108/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 216/2008 en lo que se refiere a aeródromos, gestión del tránsito aéreo y servicios de navegación aérea y se deroga la Directiva 2006/33/CE. DO L 309, 24.11.2009, pp. 51-70.

³ Decisión del Consejo de Administración relativa al procedimiento que deberá aplicar la Agencia para emitir dictámenes, especificaciones de certificación y el material de orientación (procedimiento normativo). EASA MB 08-2007, de 13/06/2007.

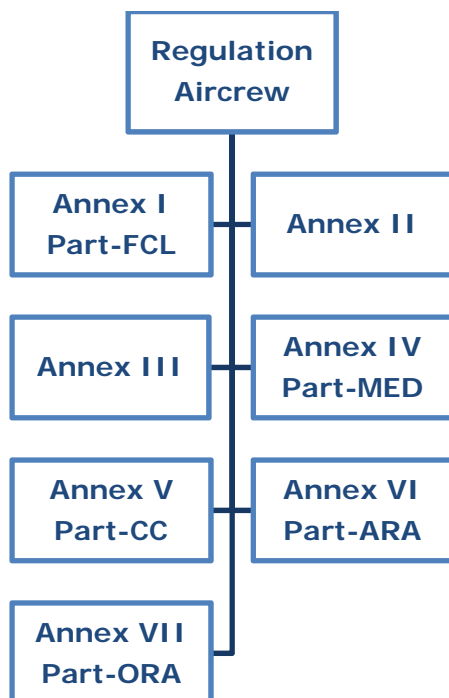
- Anexo II - Parte-ARO, Requisitos aplicables a las autoridades en materia de operaciones aéreas;
 - Anexo III - Parte ORO-, Requisitos aplicables a la organización para operaciones aéreas; y
 - Anexo IV - Parte CAT, Requisitos técnicos para operaciones de transporte aéreo comercial;
 - Reglamento sobre personal de vuelo:
 - Reglamento marco sobre personal de vuelo, y
 - Anexo VII - PARTE-ORA, Requisitos de organización para el personal de vuelo
6. Los documentos de este Dictamen se basan en la estructura de normas revisada propuesta por la Comisión Europea y la Agencia en abril de 2011. La siguiente tabla presenta una visión general de los anexos en el Reglamento sobre Operaciones aéreas y el Reglamento sobre personal de vuelo⁴.

Tabla 1 Anexos del Reglamento relativo a las operaciones aéreas⁵



⁴ Reglamento relativo al personal de vuelo de la aviación civil (UE) n° 1178/2011, modificado por el Reglamento (UE) n° 290/2012.

⁵ NCC: operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas; NCO: operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas no complejas; SPO: operaciones especializadas.

Tabla 2: Anexos del Reglamento sobre personal de vuelo⁶

III. Consulta

7. El presente Dictamen está basado en:
 - NPA 2008-22 que contiene proyectos de propuestas para disposiciones de aplicación (IR), así como los correspondientes medios aceptables de cumplimiento (AMC) y material de orientación (GM) para autoridades y organizaciones;
 - NPA 2009-02, que incluye proyectos de propuestas para disposiciones de aplicación (IR) así como los correspondientes medios de cumplimiento aceptables (AMC) y material de orientación (GM) para operaciones aéreas.
8. NPA 2008-22 se publicó en el sitio web de la AESA (<http://www.easa.europa.eu>) el 31 de octubre de 2008. El periodo de consulta concluyó el 28 de mayo de 2009. NPA 2009-02 se publicó en el sitio web AESA (<http://www.easa.europa.eu>) el 30 de enero de 2009. el periodo de consulta concluyó el 31 de julio de 2009.
9. Los textos modificados de las disposiciones fueron debatidos pormenorizadamente con los grupos consultivos de Reglamentación establecidos para NPA 2008-22 y 2009-02.
10. Basándose en una amplia consulta con autoridades, asociaciones y operadores, la Agencia publicó los CRD para la Parte-AR y la Parte-OR, el 4 de octubre de 2010, el CRD OPS I el 25 de noviembre de 2010 y el CRD OPS III el 27 de octubre de 2011. Los períodos de reacción finalizaron el 6 de diciembre de 2010, 15 de febrero 2011 y 30 de enero 2012, respectivamente.
11. La Agencia discutió el proyecto de propuesta de CAT A-to-A con los miembros de AGNA en dos sesiones temáticas en octubre de 2011 y julio de 2012.

⁶ FCL: autorización del personal de vuelo; MED: médica, CC: tripulación de cabina; ARA: Requisitos de la Autoridad para la tripulación.

IV. Convención de numeración de las disposiciones

12. En consonancia con las directrices seguidas por la Agencia para la redacción de las disposiciones, se ha aplicado el siguiente sistema de numeración a las disposiciones de aplicación:

<Parte>.<Subparte>.<Sección>.<N>

Explicación:

<Parte>: obligatorio - hasta cuatro letras o dígitos

ejemplos: ARO, ORO, CAT

<Subparte>: obligatorio - hasta cuatro letras o dígitos

ejemplos: GEN, OP, POL, IDE

<Sección>: obligatorio - hasta cinco letras o dígitos

ejemplos: MPA, NMPA, A, H, S, B

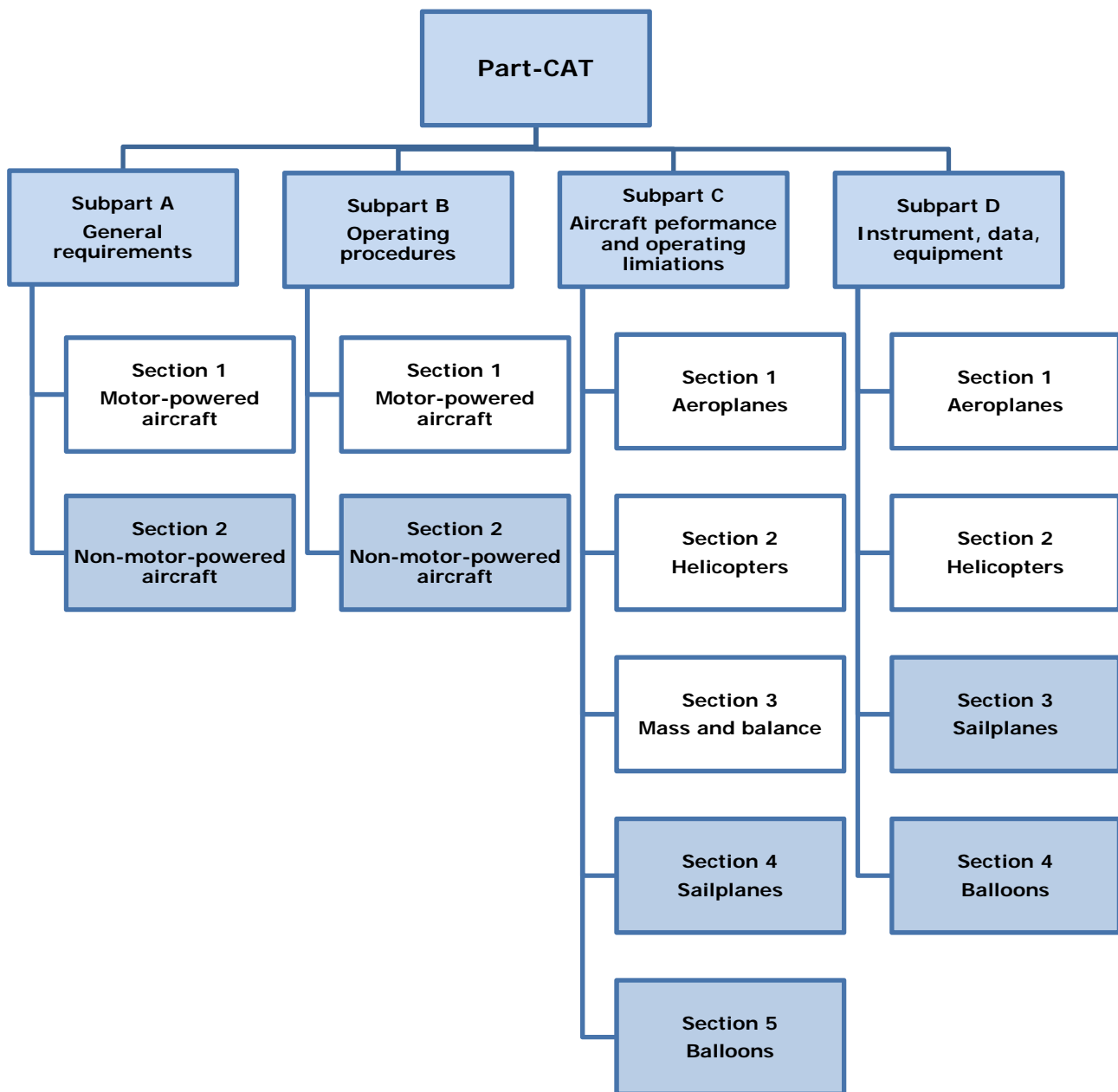
<N>: obligatorio - número de disposición - tres dígitos, empezando por 100, seguido de números generalmente con numeración en incrementos de 5.

CAT (S, B)**I Modificaciones del Reglamento marco relativo a operaciones aéreas**

13. Las modificaciones del Reglamento Marco incluyen dos pequeños ajustes para operaciones CAT de globos y planeadores.
14. La enmienda al Artículo 1 establece la aplicabilidad de las disposiciones OPS para operaciones CAT de globos y planeadores. También se aclara que el reglamento no se aplica a globos cautivos, dirigibles y vuelos en globo cautivo. Entre los numerosos tipos de operaciones de globos, algunos de ellos están sujetos a anclaje. La diferencia básica entre los tres tipos principales de anclaje son los siguientes:
 - un «globo cautivo» está específicamente diseñado para estar continuamente anclado al suelo mediante un sistema de sujeción durante su operación.
 - un «vuelo cautivo» es la sujeción temporal de un globo libre mientras está en vuelo, con el propósito de realizar un vuelo completo en un solo punto.
 - una «restricción de lanzamiento» es la sujeción temporal de un globo libre con el propósito de iniciar un vuelo libre.
15. Sólo la operación de una «restricción de lanzamiento» quedará cubierta por el presente Reglamento. El «globo cautivo» y el «vuelo cautivo» no serán cubiertos por el presente Reglamento. Se estudiarán con posterioridad.
16. En cuanto a la transición, se propone un período de exención de 3 años. Esta propuesta tiene en cuenta que en la actualidad no existen disposiciones armonizadas de la UE para este tipo de operaciones.

II. Modificaciones de la Parte-CAT**Ámbito de aplicación**

17. La Parte-CAT contiene disposiciones técnicas para todas las operaciones CAT. La estructura de la Parte-CAT fue diseñada para permitir añadir disposiciones para ciertas categorías de aeronaves en una etapa posterior sin interrumpir la secuencia de las disposiciones ya disponibles en una etapa anterior. Por lo tanto, la mayoría de las disposiciones aplicables a CAT (S, B) están en nuevas secciones.
18. La siguiente tabla identifica en azul las subpartes y secciones aplicables a operaciones CAT (S, B).



19. Las disposiciones de la Parte-CAT (S, B) deben leerse junto con:
- el Reglamento marco sobre Operaciones aéreas;
 - Anexo I - Definiciones de términos utilizados en los anexos II a VIII;
 - Anexo II - Parte-ARO, que contiene los requisitos aplicables a las autoridades en lo que se refiere a los operadores CAT; y
 - Anexo III - Parte-ORO, que contiene los requisitos aplicables a la organización, siendo especialmente relevantes las subpartes siguientes: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC y ORO.FC;
 - Anexo V - Parte-SPA, que contiene los requisitos para operaciones que requieren una aprobación específica, es en principio aplicable también a operadores CAT (S,

B); sin embargo, ninguna de estas operaciones parece ser relevante para operadores CAT (S, B).

Visión global de las reacciones

20. La Agencia recibió un total de 92 reacciones de siete grupos de interés.
21. Algunas de las reacciones fueron acerca de CAT (S, B) en su conjunto, sugiriendo que CAT (S, B) no debe ser considerada como una actividad comercial. Tales reacciones se han tenido en cuenta, pero no aceptado ya que este Dictamen no contempla si una actividad debe ser clasificada como comercial o no comercial. El término operación comercial se define en el artículo 3 del Reglamento de base, y no puede modificarse mediante una IR de menor categoría.
22. Para la subparte GEN, la mayoría de reacciones se referían a CAT.GEN.NMPA.140 «Documentos, manuales e información a bordo». La mayoría de las reacciones pidieron atenuaciones adicionales y una armonización con la Parte NCO; la mayoría han sido aceptadas.
23. Para la subparte OP, la mayoría de comentarios se referían a la operación de globos. Muchos de ellos señalaron la necesidad de aclaraciones adicionales, que se proporcionan en las explicaciones más adelante.
24. También para la subparte POL, la mayoría de reacciones se referían a los requisitos para los globos y los AMC aplicables al sistema de determinación de la masa. La mayoría de estas reacciones han sido aceptadas.
25. Se recibieron aproximadamente 30 reacciones sobre la subparte IDE, en su mayoría acerca de los globos. Algunas reacciones se centraron en el sistema de sujeción para el comandante en los globos, en algunos casos apoyando el texto propuesto y en otros oponiéndose. Algunos pedían coherencia con otras partes. Los comentarios también destacaron la necesidad de revisar el suministro de equipos varios para globos. Se pidieron aclaraciones acerca de los equipos de comunicación por radio para planeadores.

Explicaciones

26. Al preparar las nuevas secciones, la Agencia verificó cuidadosamente la compatibilidad de las disposiciones propuestas con los siguientes documentos y las adaptó cuando era necesario:
 - para IR que son específicas a CAT, con la versión de la Parte-CAT (A, H) como ha sido adoptada en el Comité EASA y enviada al Parlamento Europeo para su examen; y
 - para IR que son más específicas para operaciones con planeadores y globos, la versión más reciente de la Parte-NCO como se discutió en el Comité EASA.
27. Los capítulos siguientes describen modificaciones comparadas con la versión CRD en la medida en que implican un cambio en el contenido de las disposiciones y proporcionan explicaciones adicionales para las disposiciones seleccionadas.

CAT.GEN.102 Motoveleros de travesía y planeadores motorizados

28. El propósito de este requisito es aclarar que los planeadores con motor, excepto los motoveleros de travesía, deberán operarse según las disposiciones aplicables a las aeronaves propulsadas y planeadores. Además, esta disposición detalla para los motoveleros de travesía, que son considerados una subcategoría de los planeadores con motor, las disposiciones aplicables dependiendo de si se operan como avión o como planeador.
29. Esta disposición se ha elevado en la jerarquía de disposiciones y colocado antes del texto de las secciones 1 y 2 de la subparte GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 Responsabilidades del comandante

30. Esta disposición resume las responsabilidades más importantes del comandante. Las disposiciones se han modificado con requisitos adicionales, reflejando algunas de las disposiciones aplicables a los miembros de la tripulación para operaciones CAT (A, H). Los nuevos requisitos abordan el plan de notificación de incidencias del operador, requisitos FTL y de descanso, y enumeran las situaciones en que el comandante no desempeñará función alguna en una aeronave.
31. Aunque en el colectivo de los planeadores y los globos se suele usar el término «piloto al mando» en lugar del término «comandante», la Agencia sin embargo propone utilizar este término para mantener la coherencia con otras disposiciones de la Parte-CAT y la Parte-ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 Responsabilidades de los miembros de la tripulación del globo

32. La Parte-ORO también se aplica a las operaciones CAT de globos. Esto significa que el requisito establecido en la subparte CC de asignar por lo menos un miembro de la tripulación de cabina para operar aeronaves certificadas para una capacidad de más de 19 pasajeros se aplicaría a globos que transporten más de 19 pasajeros.
33. Sin embargo, las disposiciones en ORO.CC se redactaron principalmente para operaciones con aviones y helicópteros y no fueron consideradas apropiadas para operaciones de globos. Se propone por lo tanto excluir las operaciones de globos de los requisitos para la tripulación de cabina.
34. Sin embargo, se considera que el comandante necesita ayuda de otro miembro más de la tripulación cuando se llevan más de 19 pasajeros. Por este motivo, se ha añadido una nueva disposición CAT.GEN.NMPA.105 «miembro de la tripulación adicional del globo». La disposición exige la presencia de un miembro de la tripulación adicional a bordo de globos cuando éstos transportan más de 19 pasajeros, y especifica las responsabilidades básicas del miembro de la tripulación adicional.

CAT.GEN.NMPA.140 Documentos, manuales e información a bordo

35. Esta disposición ha sido modificada en función de las reacciones recibidas de los interesados y para evitar inconsistencias con la última versión del proyecto disponible de la Parte-NCO. La disposición permite ahora que los documentos, manuales e

información especificados en el párrafo a) de esta disposición se puedan llevar en el vehículo de recuperación o se guarden en el aeródromo o lugar de operación, para operaciones con planeadores y globos, bajo la condición de que el vuelo esté destinado como una operación A-to-A o de área local.

CAT.GEN.NMPA.150 Transporte de mercancías peligrosas

36. Las partes interesadas solicitaron que esta disposición sea eliminada porque CAT (S, B) por lo general no se usa para transportar mercancías peligrosas. Debe aclararse que este requisito regula las circunstancias en las que es posible transportar mercancías peligrosas sin necesidad de acreditar una aprobación conforme a lo dispuesto en las SPA.DG. Esto concierne, por ejemplo, a objetos transportados en el equipaje de los pasajeros que normalmente se consideran mercancías peligrosas. En este apartado también se trata de cómo comandante debe intentar detectar mercancías peligrosas transportadas sin querer.
37. La Agencia, por lo tanto, mantiene esta disposición, pero la modifica en la medida en que el transporte de mercancías peligrosas no está permitido, salvo cuando éstas no están sujetas a las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284-AN/905) en conformidad con la Parte 1 de las Instrucciones, o cuando son transportadas por pasajeros o tripulación, o en el equipaje, de acuerdo con la Parte 8 de las Instrucciones Técnicas.
38. El término «Instrucciones técnicas» se define en el Anexo I (como se publicó en el Dictamen 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Procedimientos de atenuación del ruido — globos y planeadores motorizados

39. Basándose en las reacciones de las partes interesadas aceptadas, los procedimientos de atenuación del ruido se han modificado y se especifica que la disposición aborda las operaciones con globos y planeadores motorizados. Además, el texto se ha relajado y está dirigido no al operador, sino al comandante.

CAT.OP.NMPA.110 Suministro y planificación de combustible o lastre - globos

40. Este requisito ha sido modificado y se especifica que el cálculo se documentará en un plan de vuelo operacional. Además, se ha eliminado el término gas, como en otras disposiciones, ya que se considera que el gas queda englobado en el término «combustible».

CAT.OP.NMPA.115 Transporte de categorías especiales de pasajeros (SCP)

41. Basándose en las reacciones de las partes interesadas aceptadas, esta disposición se ha acortado y reducido al objetivo de seguridad de que las SCP deben transportarse de acuerdo con los procedimientos establecidos por el operador para garantizar la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.
42. El texto de la AMC correspondiente tiene en cuenta el Reglamento (CE) no 1107/2006 acerca de los derechos de las personas con discapacidad o con movilidad reducida

cuando viajan por aire⁷. Se ha prestado particular atención al artículo 2(a), en el que se da una definición de «persona con discapacidad» o «persona con movilidad reducida» que tiene un alcance ligeramente más amplio que su equivalente en EU-OPS (Re. ACJ OPS 1.260 en la Sección 2 del JAR-OPS 1) y para las necesidades específicas de operación CAT con globos.

Anterior CAT.OP.NMPA.120 Almacenamiento de equipaje

43. Esta disposición ha sido eliminada al haberse considerado no relevante para operaciones CAT (S, B).

CAT.OP.NMPA.135 Aseguramiento de compartimentos de pasajeros y pilotos - globos

44. Esta disposición se ha redactado de nuevo para tratar con operaciones de globos.

CAT.OP.NMPA.165 Gestión de combustible en vuelo o lastre

45. El texto ha sido modificado para reflejar las necesidades operacionales específicas de los globos. La disposición está dirigida al comandante, lo que refleja mejor la naturaleza de las operaciones CAT (B).

CAT.OP.NMPA.170 Uso de oxígeno suplementario

46. El texto se refiere a la necesidad operacional de cuándo utilizar oxígeno suplementario. Tiene que ser leído junto con los requisitos relacionados sobre oxígeno en CAT.IDE.S.125 y CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Limitaciones operacionales - planeadores

47. Se añadió una nueva disposición para aclarar que los planeadores sólo se operarán durante el día.

CAT.POL.S.110 Performance

48. El anterior apartado b), que abordaba las operaciones sobre áreas congestionadas de ciudades, poblaciones o asentamientos ha sido eliminado por haberse tratado ya en la Parte-SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Performance

49. El anterior apartado b), que trataba las operaciones sobre áreas congestionadas de ciudades, poblaciones o asentamientos, ha sido eliminado por haberse tratado ya en la Parte-SERA 3.1.2.1.

⁷ OJ L 204, 26.7.2006, pp. 1-9.

CAT.IDE.S.140 Equipos de radiocomunicaciones

50. Se ha aclarado que los equipos de comunicación por radio sólo son obligatorios cuando así lo exigen los requisitos del espacio aéreo.

CAT.IDE.B.115 Operaciones VFR — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados

51. La disposición modificada se ajusta al texto de la Parte-NCO y aclara en qué condiciones se requiere un altímetro barométrico.

CAT.IDE.B.120 Sistemas de sujeción

52. La disposición modificada establece que los sistemas de sujeción para el comandante sólo son necesarios para globos con cestas compartimentadas.

CAT.IDE.B.135 Extintores portátiles

53. La disposición modificada proporciona un enlace a CS 31HB, el cual contiene los requisitos para extintores portátiles.

CAT.IDE.B.150 Equipo diverso

54. La disposición se ha vuelto a redactar de acuerdo con los comentarios recibidos y con las Partes NCO / SPO. Ahora se exigen algunos elementos concretos en función de la categoría del globo.

CAT.IDE.B.155 Equipos de radiocomunicaciones

55. Se aclara que los equipos de radiocomunicación sólo son obligatorios cuando así lo exijan los requisitos del espacio aéreo.

III. Modificaciones de la Parte-ORO***ORO.AOC***

56. Para operadores que realizan operaciones CAT y CAT A-to-A con planeadores y globos, el Reglamento (CE) no 2042/2003 no exige que se nombre a un titular del puesto para el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esto no quedaba suficientemente reflejado en ORO.AOC.135, y por ello se ha modificado la letra a, punto 4). Por otra parte, los requisitos en cuanto a instalaciones definidos en ORO.GEN.215 se consideran suficientes, por lo que estos operadores están exentos de los requisitos en cuanto a instalaciones establecidos en ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Se considera que la estructura completa de un manual de operaciones conforme a lo previsto por ORO.MLR.101 no es relevante para operaciones CAT (S, B). Por lo tanto, para poder introducir una mayor flexibilidad, a la vez que se mantienen los principios

generales de un manual de operaciones, las operaciones CAT (S, B) han sido exceptuadas de ORO.MLR.101 y se proporciona una estructura simplificada de un manual de operaciones en AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. El Dictamen 04/2011 ya contenía los elementos para las operaciones CAT de planeadores y globos. En cuanto a los operadores CAT A-to-A, los operadores CAT de globos y planeadores tienen que cumplir con los requisitos comunes de la Sección I que son aplicables a todos los operadores comerciales y no comerciales de aeronaves propulsadas complejas. Además, se les pide que cumplan con el requisito para operaciones comerciales que no sean CAT de la Sección 3, estipulando una comprobación anual de la competencia del operador. Las reducciones fueron una vez más revisadas y adaptadas de acuerdo con las modificaciones hechas para operaciones CAT A-to-A. Estos cambios se refieren principalmente a material AMC sobre ruta/zona y competencia del aeródromo.
59. Las disposiciones aplicables para operaciones de planeadores y globos contienen requisitos acerca de la composición de la tripulación de vuelo, la designación del comandante, capacitación CRM, formación diferenciada y de familiarización y formación y verificación periódica, incluyendo verificación de la competencia del operador.

ORO.CC

60. La Parte-ORO también se aplica a globos que realizan operaciones CAT. Esto significa que el requisito establecido en la Subparte CC de asignar por lo menos un tripulante de cabina para operar aeronaves certificadas para una capacidad de asientos de más de 19 pasajeros se aplicaría a globos que transporten más de 19 pasajeros.
61. Esto fue considerado irrelevante para este tipo de operaciones y por lo tanto se propone excluir a los globos del requisito de tripulación de cabina.

IV. Otras observaciones

62. Para el presente Dictamen, la definición de «masa en vacío del globo» se añade al Anexo I - Definiciones según se presenta en el Dictamen 04/2011. Las definiciones de globo, planeador, planeador motorizado y motovelero de travesía se incluyeron en el Dictamen 04/2011. Aunque estos términos fueron posteriormente excluidos durante el procedimiento de comitología y no aparecen en el primer Reglamento (UE) n° xxx/xxxx sobre Operaciones Aéreas (pues dicho Reglamento sólo contiene requisitos para aviones y helicópteros), las definiciones se insertarán en el Reglamento sobre Operaciones Aéreas modificado, donde se establecerán las disposiciones para globos, planeadores, planeadores motorizados y motoveleros de travesía. Además, la definición de carga de tráfico se modifica ligeramente para tener en cuenta las operaciones de globo.
63. Para las operaciones CAT de globos y planeadores, no se han propuesto cambios a la Parte-ARO.

CAT (A-to-A)**I. Política****Objetivos para operaciones CAT A-to-A**

64. En función de los comentarios recibidos sobre la NPA, las reacciones recibidas sobre el CRD, las observaciones recogidas durante las reuniones temáticas AGNA sobre vuelos A-to-A, así como durante los debates en el Comité EASA, la Agencia entiende que las disposiciones propuestas sobre operaciones CATA-to-A deben cumplir los siguientes objetivos:
- apoyar las operaciones CAT de organizaciones no complejas, donde el servicio proporcionado son vuelos de turismo dentro de un área local con aeronaves pequeñas no complejas en VFR diurno o nocturno;
 - proporcionar incentivos a aeroclubes que también sean organizaciones de formación autorizadas (ATO) en sus esfuerzos por consolidar el número de sus miembros, teniendo en cuenta que estas organizaciones generalmente operan operaciones CAT A-to-A con aeronaves no complejas en VFR de día en un número limitado de días;
 - garantizar que se cumple el principio de proporcionalidad;
 - mantener un alto nivel de seguridad apropiado para operaciones CAT al transportar pasajeros; y
 - tomar en cuenta en particular los riesgos inherentes cuando pilotos inexpertos pueden realizar operaciones CAT ocasionales.

Alcance de operaciones CAT A-to-A tal como se definen en el Reglamento marco de operaciones aéreas

65. El artículo 6, apartado 1, del proyecto de Reglamento sobre Operaciones aéreas adoptado en el Comité EASA y enviado al Parlamento Europeo y al Consejo para su examen exime a las operaciones CAT A-to-A de la aplicación de los anexos III y IV. La razón de la exención era aplazar un debate más pormenorizado sobre las operaciones CAT A-to-A al momento en que el Dictamen EASA sobre el paquete CAT A-to-A esté disponible.
66. El artículo 6 define las operaciones CAT A-to-A como operaciones con origen y destino en el mismo aeródromo/lugar de operación con aviones de performance clase B y helicópteros no complejos.
67. El término «avión de performance clase B» se define en el Anexo I – Definiciones, y se ha transpuesto desde EU-OPS 1.470 sin cambios. Para ser considerado como avión de performance clase B, deben cumplirse todos los criterios siguientes:
- impulsado por motores de hélice;
 - peso máximo al despegue (MTOW) de 5 700 kg o menos; y
 - configuración máxima de plazas de pasajeros (MPSC) de 9 o menos.

68. El término «helicóptero no complejo» se deriva de la negación de la definición de helicóptero motorizado complejo en el artículo 3 del Reglamento de base. Para ser considerado como helicóptero no complejo, deben cumplirse todos los criterios siguientes:
- MTOM de 3 175 kg o menos;
 - MPSC de 9 o menos; y
 - certificado para operaciones con un solo piloto.

Comparación entre los objetivos y el alcance según se define en el Reglamento Marco

69. Este ámbito de aplicación como queda definido en el Reglamento marco es muy amplio y permitiría operaciones CAT complejas regulares que van más allá de los objetivos enunciados anteriormente. Lo siguiente debe ser destacado especialmente:
- El alcance también permitiría operaciones con aeronaves motopropulsadas complejas, un avión de performance clase B está clasificado como un avión motopropulsado complejo si el avión es propulsado por motores turbohélice o está certificado para una tripulación mínima de 2 pilotos.
 - La definición en el Reglamento marco no establece límites de tiempo de vuelo o límites geográficos, lo que significa que dichas operaciones CAT A-to-A también se pueden ofrecer más allá de un área local (en las IR no aparece una única definición para este término), en particular con aeronaves complejas.
 - Además, no hay limitaciones de reglas de vuelo, lo que significa que dichas operaciones CAT A-to-A pueden ser realizadas en VFR diurno, VFR nocturno e inclusive IFR, para los cuales, en particular para el último, la complejidad de las operaciones aumenta significativamente.
 - Por último, el máximo de nueve pasajeros es una cifra considerablemente alta, que puede alcanzarse efectivamente con aviones complejos.

Resumen de las acciones propuestas

70. Basándose en la evaluación anterior, se proponen las siguientes acciones.
71. Cabe destacar que las autoridades competentes pueden y deben aplicar el principio de proporcionalidad a sus instrucciones y procedimientos internos aplicados en el proceso de certificación de organizaciones no complejas. Con el fin de asegurar un alto nivel de seguridad para operaciones CAT y abordar los riesgos inherentes a operaciones CAT ocasionales, cuando son realizadas por un operador cuya actividad principal no se adscribe al CAT, se propone mantener el requisito de un certificado para operaciones CAT A-to-A.
72. Para operadores aéreos que realizan exclusivamente operaciones CAT A-to-A con aviones y helicópteros, se proponen reducciones adicionales. A tal efecto, se proponen modificaciones a la Parte-CAT, la Parte-ORO y la Parte-ARO. La mayoría de estas atenuaciones, sin embargo, añaden limitaciones adicionales en cuanto a las reglas de vuelo admisibles siendo VFR diurno y al tamaño de la aeronave, por ejemplo ELA2.

73. Los aviones y helicópteros ELA2 están definidos en el Anexo I - Definiciones de la siguiente manera:
- Un avión ELA2 es un avión con una masa máxima de despegue (MTOM) de 2 000 kg o menos que no esté clasificado como aeronave motopropulsada compleja; y
 - Un helicóptero ELA2 es una nave de ala rotatoria muy ligero con una MTOM inferior o igual a 600 kg que es de diseño simple, diseñada para llevar no más de dos ocupantes, no propulsada por motores de turbina y/o cohete.
74. Además, hay que señalar que las disposiciones ya adoptadas para la Parte CAT y la Parte ORO incluyen una serie de atenuaciones para operaciones locales u operaciones con aeronaves no complejas. Estas se originan a partir de las atenuaciones en UE-OPS y JAR-OPS3:
- Apéndice 1 a 1.005 (a) para operaciones con aviones de performance clase B durante VFR diurno;
 - Apéndice 1 a 3.005(f) para operaciones con helicópteros más pequeños durante VFR diurno; y
 - Apéndice 1 a 3.005(g) para operaciones de helicópteros locales.
75. El anexo 1 a la presente Nota proporciona una tabla de referencias cruzadas entre los apéndices y las nuevas disposiciones EASA OPS, incluyendo una Diferencia.
76. El anexo 2 a la presente Nota proporciona una lista de atenuaciones, prohibiciones y disposiciones que no son aplicables o no son relevantes para las operaciones A-to-A típicas.
77. Por último, para aeroclubes que tengan un certificado ATO, debería ser posible ofrecer vuelos de promoción bajo ciertas condiciones. Para activar esta opción, se proponen Modificaciones del Reglamento sobre personal de vuelos, en particular a la Parte-ORA.

II. Modificaciones de los Reglamentos Marco

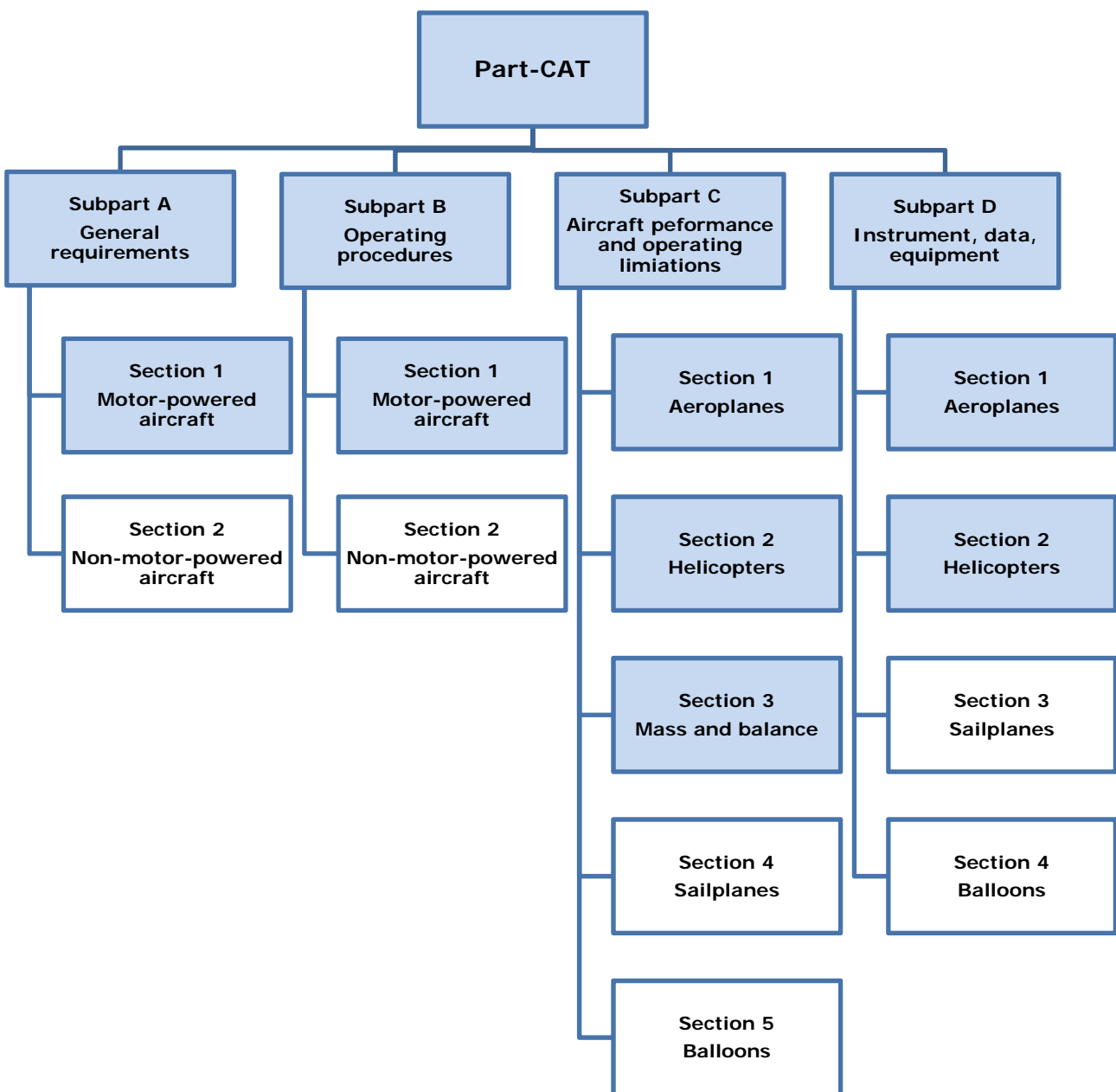
78. Las disposiciones para operaciones A-to-A propuestas requieren modificaciones de los Reglamentos de operaciones aéreas y de personal de vuelo.
79. No se considera necesario definir operaciones CAT A-to-A. Cada reducción específica a qué categoría de aeronaves, reglas de vuelo y entorno operativo se aplican. Esto permite disposiciones más proporcionales según de qué se trate.
80. El punto 4 del Reglamento marco sobre operaciones aéreas modificado retira la derogación para vuelos A-to-A del artículo 6. El punto 5 del Reglamento marco modificado especifica que las disposiciones excepcionales para EU-OPS AOC y el proceso de conversión de AOC para helicópteros establecido en el artículo 7 se aplican igualmente a operaciones CAT A-to-A. La modificación del artículo 10 propone una transición en forma de exención de 2 años para CAT-A-to-A. Por otra parte, el Reglamento modificado propone modificaciones para mantener la coherencia con los Reglamentos marco, por ejemplo, en relación con las FTL.
81. Además, el Reglamento modificado introduce cambios en los anexos que se explican con más detalle a continuación.

82. En cuanto al Reglamento marco sobre las tripulaciones aéreas, se introdujo un nuevo apartado ORA.ATO.155 para permitir a los ATO ofrecer vuelos de promoción en determinadas circunstancias. No se considera necesaria una transición.

III. Modificaciones de la Parte-CAT

Ámbito de aplicación

83. El gráfico siguiente identifica en azul las subpartes y secciones aplicables a operaciones CAT A-to-A.



Explicaciones

84. Los anexos del Reglamento sobre operaciones aéreas y la Parte-CAT en particular han sido elaborados teniendo en cuenta desde el inicio el principio de proporcionalidad. Por respeto de este principio, las disposiciones existentes en la Parte-CAT ya distinguen entre:
- operaciones locales y vuelos A-to-A versus operaciones A-to-B;
 - aeronaves no complejas versus aeronaves complejas;
 - aeronaves monomotor versus aeronaves multimotor;
 - operaciones nocturnas IFR y VRF versus operaciones VFR diurnas;
 - operaciones de un solo piloto versus operaciones multipiloto;
 - operaciones para las que se requiere tripulación de cabina versus operaciones sin requisitos de tripulación de cabina;
 - performance clases A, B y C para aviones; y
 - performance clases 1, 2, 3 y categorías A y B para helicópteros.
85. En resumen, para operaciones CAT A-to-A las siguientes reglas no son aplicables ni relevantes:
- reglas dirigidas exclusivamente a operaciones A-to-B;
 - reglas para aeronaves complejas;
 - reglas para operaciones IFR;
 - reglas para operaciones multipiloto y reglas con tripulación de cabina; y
 - reglas para aviones de performance clases A y C.
86. El anexo 2 proporciona una lista completa con explicaciones a las 236 referencias de reglas que, o bien:
- prevén reducciones específicamente para operaciones CAT A-to-A; o
 - prevén reducciones para operaciones con aeronaves no complejas o aviones de performance clase B, u operaciones de área local, que también son aplicables a operaciones CAT A-to-A; o
 - son por definición no aplicables o no relevantes para operaciones CAT A-to-A.
87. Como se ha dicho anteriormente, se han transpuesto a la Parte-CAT en la medida de lo posible las reducciones de EU-OPS y JAR-OPS 3 para aviones de performance clase B durante VFR diurno, operaciones de helicópteros pequeños durante VFR diurno y operaciones de helicópteros locales. El anexo 1 presenta una tabla de referencias cruzadas con una declaración de transposición.
88. La Agencia una vez más ha llevado a cabo una verificación de proporcionalidad de las disposiciones aplicables para operaciones CAT A-to-A e identificado las siguientes reglas en las que están justificadas reducciones adicionales para operaciones CAT A-to-A.

CAT.OP.MPA.151 Normas de abastecimiento de combustible — Reducciones

89. Se propone añadir un nuevo párrafo b), con una reducción para operaciones CAT A-to-A con Aeronaves Ligeras Europeas (ELA) 2 durante VFR diurno. La reducción permitiría al operador, en lugar de aplicar los requisitos de CAT.OP.MPA.150 para la planificación del vuelo y el método de cálculo de combustible previo al vuelo, especificar únicamente un mínimo de combustible de reserva final en el OM que no podrá ser inferior a la cantidad necesaria para volar por un período de 45 minutos.
90. Dicha reducción estaba contenida también en UE-OPS, Apéndice 1 a 1.005(a) 12 (i).
91. Este nuevo párrafo b) obliga al actual a convertirse en c).

CAT.POL.A.310 Franqueamiento de obstáculos en el despegue - aviones multimotores

92. Se propone añadir un nuevo párrafo e) que reduce, para las operaciones VFR diurnas con aviones de performance clase B, algunos de los requisitos de construcción de la ruta de despegue que son, desde el punto de vista de seguridad, pertinentes para las operaciones en condiciones meteorológicas visuales (VMC).
93. Dicha reducción estaba también contenida en UE-OPS, apéndice 1 a 1.005(a) 24.(i).

IV. Modificaciones de la Parte-ORO**ORO.GEN**

94. En términos generales, al determinar el equilibrio adecuado entre IR y AMC, la Agencia consideró la necesidad de garantizar la flexibilidad de las disposiciones en tiempos en que los avances en comunicaciones digitales, informática y otras disciplinas abren el camino a un sinnúmero de alternativas técnicas y donde el número de opciones disponibles tiende a proliferar, con una complejidad y densidad de operaciones cada vez mayor. Este aumento de la complejidad en modelos y operaciones de negocio, con múltiples interacciones entre elementos del sistema, no sólo obliga a las autoridades y organizaciones a implementar sistemas de gestión eficaces, también requiere flexibilidad para que las organizaciones cumplan o superen los objetivos de seguridad definidos por las IR, adoptando medios de cumplimiento y estrategias de mitigación de riesgos según ellos lo consideren necesario en función de su organización, modelo de negocio, infraestructuras y tipos de operación en particular.
95. Esto también se aplica a los requisitos del sistema de gestión propuestos con la Parte-ORO, que se estructuran para establecer el objetivo de seguridad en las IR, mientras los medios detallados para lograr este objetivo se definen como AMC. Esto proporciona flexibilidad, pues una organización puede proponer métodos alternativos a aquellos establecidos en los AMC de la Agencia para cumplir el objetivo establecido a nivel de IR. Esto es particularmente relevante en el área de gestión de seguridad, ya que no puede haber tal cosa como un enfoque de «talla única» para una gestión eficaz de la seguridad: las organizaciones necesitan flexibilidad para identificar riesgos y mitigar adecuadamente sus riesgos de seguridad específicos.
96. Por lo tanto, no se incluyen requisitos excesivamente detallados a nivel de ORO.GEN con el fin de no crear una carga innecesaria para ciertos tipos de organizaciones. En

términos de gestión de la seguridad, el requisito básico (ORO.GEN.200 (a) (3)) es bastante conciso, simplemente exige que la organización:

- identifique los riesgos de seguridad de aviación que conlleven sus actividades;
- se encargue de evaluar y gestionar los riesgos asociados;
- tome medidas para mitigar el riesgo y compruebe su eficacia.

97. Cabe señalar que tanto para organizaciones complejas como no complejas es posible que la misma persona actúe como gerente de seguridad y como gerente de vigilancia del cumplimiento, siempre que haya recursos suficientes disponibles para ambas funciones y que se pueda garantizar la independencia de las inspecciones y auditorías.
98. Debido a la naturaleza de las operaciones, se considera que no se transportarían mercancías peligrosas a iniciativa del operador durante dichas operaciones. Además, y por la misma razón, no se espera que los pasajeros transporten mercancías peligrosas distintas a las actualmente admitidas en virtud de la parte 8 de las Instrucciones Técnicas. Por lo tanto, operaciones CAT A-to-A, así como operaciones CAT con planeadores y globos han sido eximidas del requisito ORO.GEN.110 (j) de que un operador establezca y mantenga un programa de formación sobre mercancías peligrosas para su personal.

ORO.AOC

99. 56. Para operadores que realizan operaciones CAT y CAT A-to-A con planeadores y globos, el Reglamento (CE) no 2042/2003 no exige la designación de un titular del puesto para el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esto no se refleja suficientemente en ORO.AOC.135 y por lo tanto el párrafo (a)(4) ha sido modificado. Además, los requisitos en cuanto a instalaciones definidos en ORO.GEN.215 se consideran suficientes y por tanto dichos operadores están exentos de los requisitos establecidos al respecto en ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Se considera que la estructura completa de un manual de operaciones según se requiere en ORO.MLR.101 no es relevante para operaciones CAT A-to-A con aviones y helicópteros ELA2. Por lo tanto, para poder introducir más flexibilidad, manteniendo al mismo tiempo los principios generales de un manual de operaciones, dichas operaciones CAT A-to-A, así como las operaciones con planeadores y globos han sido eximidas de ORO.MLR.101 y se presenta una estructura simplificada de un manual de operaciones en AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. Las modificaciones de ORO.FC se ajustan a lo ya propuesto en el Dictamen EASA 04/2011. Operadores de operaciones CAT A-to-A y operaciones CAT de planeadores y globos tienen que cumplir con los requisitos comunes de la Sección I que son aplicables a todos los operadores comerciales y no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas. Además, se les pide que cumplan con el requisito para operaciones comerciales que no sean CAT de la Sección 3, que estipula una comprobación anual de la competencia del operador. La sección común ya incluía reducciones para aviones de

performance clase B con respecto a la validez de competencia de ruta/área y aeródromo. Esta reducción se amplía ahora a operaciones CAT A-to-A en la medida en que el período de validez de 12 meses no se aplica.

V. Modificaciones de la Parte-ARO

102. Se elimina el apartado ARO.OPS.210 en el que se requiere que la autoridad determine un área local.
103. En cambio, se añadió un nuevo párrafo c) a ARO.OPS.100 para aclarar que la autoridad competente podrá determinar limitaciones operacionales específicas que deben ser documentadas en las OPSPECS. El formato OPSPECS actual ya contiene campos para especificar limitaciones operacionales.

VI. Modificaciones de la Parte-ORA

104. Se propone añadir un nuevo apartado ORA.ATO.155 para permitir a las ATO ofrecer, en determinadas condiciones, vuelos de promoción A-to-A con aviones ELA2, helicópteros y planeadores ELA2 y operaciones de área local con globos.
105. Esta disposición debe permitir a los aeroclubes continuar con la práctica actual de ofrecer vuelos de promoción para atraer a nuevos estudiantes y proporcionar una sólida base jurídica para dichas operaciones. Al mismo tiempo, la Agencia trató de evitar la creación de un terreno de juego desigual con los operadores aéreos comerciales ofreciendo vuelos CAT A-to-A en VFR diurno con aeronaves ELA2. El número de días, así como el área de operación se ha restringido.

VII. Otras observaciones

A los efectos de operaciones CAT A-to-A, no se han realizado cambios en las definiciones del anexo I publicadas en el Dictamen 04/2011.

Anexo 1: Tablas de referencias cruzadas a los Apéndices en UE-OPS y JAR-OPS3

Apéndice 1 a 1.005(a) – Aviones de performance clase B, VFR diurno

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>(a) Terminología</p> <p>1. Operaciones A-to-A - el despegue y el aterrizaje se realizan en el mismo lugar.</p> <p>2. Operaciones A-to-B - Despegue y aterrizaje se realizan en lugares distintos.</p> <p>3. Noche - Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro período entre la puesta y la salida del sol que prescriba la autoridad competente.</p>	<p>Anexo I - Definiciones</p>	<p>Los términos A-to-A y A-to-B no se definen aquí. A-to-A se describe en el Reglamento marco.</p> <p>Definición de noche: sin cambios.</p>
<p>(b) Operaciones a las que este apéndice es aplicable, pueden llevarse a cabo de acuerdo con las siguientes reducciones.</p>		<p>Observaciones generales:</p> <p>En lo siguiente, aviones de performance clase B han sido tratados como aviones no complejos.</p> <p>Sin embargo, hay que señalar que aviones de performance clase B también podrían ser aeronaves complejas si la aeronave ha sido certificada para una tripulación de vuelo mínima de dos pilotos o si el avión está propulsado por dos o más motores de turbohélice.</p>
<p>1. OPS 1.035 Sistema de calidad:</p> <p>En el caso de un operador muy pequeño, el</p>	<p>AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)</p>	<p>Modificado</p> <p>La función del gerente de calidad es</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>cargo de Gerente de Calidad puede ser tenido por un responsable designado si se utilizan auditores externos. Esto se aplica también cuando el gerente responsable ocupa uno o varios de dichos cargos.</p>		<p>ejercida por el gerente de vigilancia de cumplimiento (CMM). Esta función no puede ser combinada con una función post-responsable. Sin embargo, en una organización no compleja, la función del CMM se puede combinar con la función del gerente responsable siempre que el gerente responsable haya demostrado la competencia relacionada.</p>
<p>2.Reservado</p>		
<p>3. OPS 1.075 Método de transporte de personas: No se requiere para operaciones VFR de aviones monomotores.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.165</p>	<p>No se ha transpuesto Es evidente que este requisito no es relevante para aviones más pequeños y no se requiere del operador medida específica alguna</p>
<p>4. OPS 1.100 Admisión a la cabina de vuelo:</p> <p>(i) El operador deberá establecer disposiciones para el transporte de pasajeros en un asiento de piloto.</p> <p>(ii) El comandante deberá asegurarse de que:</p> <p>A. El transporte de pasajeros en un asiento de piloto no causa distracciones y/o interferencias con la operación del vuelo; y</p> <p>B. El pasajero que ocupe un asiento de piloto se haya familiarizado con las restricciones y procedimientos de</p>	<p>AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)</p>	<p>Modificado Operaciones en VFR nocturno e IFR han sido intencionalmente excluidos para evitar el riesgo de que un pasajero manipule involuntariamente los instrumentos</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
seguridad relevantes.		
<p>5. OPS1.105 Transporte no autorizado: No se requiere para operaciones VFR de aviones monomotores.</p>	-	<p>No se ha transpuesto Es evidente que este requisito no es relevante para aviones más pequeños y no se requiere del operador medida específica alguna</p>
<p>6. OPS1.135 Información adicional y formularios a bordo:</p> <p>(i) Para operaciones A-to-A VFR diurnas de aviones monomotores, no será necesario tener a bordo los siguientes documentos:</p> <p>(A) plan de vuelo operacional; (B) registro técnico del avión; (C) documentación informativa NOTAM / AIS; (D) información meteorológica; (E) Notificación de categorías especiales de pasajeros, etc ...; y (F) Notificación de cargas especiales que incluya mercancías peligrosas... etc.</p> <p>(ii) En el caso de operaciones VFR A-to-B de aviones monomotores diurnas, no es necesario llevar la notificación de categorías especiales de pasajeros tal como se describe en OPS1.135 (a) (7).</p> <p>(iii) En el caso de operaciones diurnas VFR A-to-B, el plan de vuelo operacional puede adoptar una forma simplificada y debe cumplir con las necesidades del tipo de</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180(b) CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)</p>	<p>Modificado</p> <p>Las reducciones en CAT.GEN.MPA.180 incluyen también el certificado de niveles de ruido;</p> <p>la licencia de radio de la aeronave; y la documentación de masa y centrado.</p> <p>Por otra parte, las reducciones para las operaciones A-to-A y de área local son idénticas.</p> <p>Las operaciones A-to-B en VFR diurno con aviones monomotores se entiende que se clasifican como operaciones de área local.</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
operación.		
<p>7. OPS1.215 Uso de servicios de tránsito aéreo:</p> <p>Para operaciones VFR de aviones monomotores diurnas no se mantendrá contacto obligatorio con ATS en la medida adecuada a la naturaleza de la operación. Los servicios de búsqueda y salvamento deberán estar asegurados de conformidad con OPS1.300.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Sin cambios
<p>8. OPS1.225 Mínimos de operación de aeródromo:</p> <p>Para operaciones VFR, los mínimos operativos VFR estándar normalmente cubrirán este requisito. Cuando sea necesario, el operador especificará requisitos adicionales teniendo en cuenta factores tales como la cobertura de radio, el terreno, la naturaleza de los sitios para el despegue y el aterrizaje, las condiciones de vuelo y la capacidad ATS.</p>	<p>Propuesta: AMC nuevo</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 mínimos de operación de aeródromo</p> <p>OPERACIONES VFR CON AERONAVES MOTOPROPULSADAS NO COMPLEJAS</p> <p>Para el establecimiento de mínimos de operación VFR, el operador podrá aplicar los mínimos de operación VFR prescritos en la Parte-SERA. Cuando sea necesario, el operador puede especificar en el OM condiciones adicionales para la aplicación de dichos mínimos, teniendo en cuenta factores tales como cobertura de radio, terreno, naturaleza de los emplazamientos de despegue y aterrizaje, condiciones de vuelo y capacidad ATS.</p>	Sin cambios
9. OPS1.235 Procedimientos de atenuación del ruido:	CAT.OP.MPA.130	Sin cambios

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
No es aplicable a las operaciones de vuelo VFR de aviones monomotores.		
10. OPS1.240 Rutas y áreas de operación: El párrafo (a) (1) no es aplicable a operaciones A-to-A VFR diurnas de aviones monomotores.	CAT.OP.135(c)	Sin cambios
11. OPS1.250 Establecimiento de altitudes mínimas de vuelo: Para operaciones VFR diurnas, este requisito se aplicará como sigue. El operador garantizará que las operaciones se realicen únicamente por las rutas o áreas en las que pueda mantenerse una separación del terreno segura, y tendrá en cuenta factores tales como temperatura, condiciones meteorológicas desfavorables (por ejemplo, turbulencia severa y corrientes descendentes de aire, correcciones de temperatura y variaciones de presión de valores normales).	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145(a)	Sin cambios
12. OPS1.255 Normas de abastecimiento de combustible: (i) En el caso de vuelos A-to-A —El operador especificará la cantidad mínima de combustible en la cual el vuelo debe terminar. Esta reserva de combustible final mínima no deberá ser inferior a la cantidad necesaria para volar por un período de 45 minutos.	para (i): Propuesta: nuevo CAT.OP.MPA.151(b) (b) No obstante a), para operaciones de aviones no complejos con una MTOM de 2 000 kg o menos que despegan y aterrizan en el mismo aeródromo o lugar de operación, el operador deberá especificar el combustible de reserva final en el OM, que no podrá ser inferior	Modificado Limitado a aviones no complejos con una MTOM de 2 000 kg o menos.

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>(ii) En el caso de vuelos A-to-B—El operador garantizará que el cálculo previo al vuelo del combustible utilizable requerido para un vuelo, incluye:</p> <p>(A) Combustible para el rodaje — Combustible que se consume antes del despegue, si es significativo; y</p> <p>(B) Combustible para el viaje (combustible para llegar al destino); y</p> <p>(C) Reserva de combustible-</p> <p>1. Combustible para contingencias— combustible que no es menor al 5% del combustible para el viaje previsto o, en el caso de replanificación en vuelo, 5% del combustible necesario para el resto del vuelo; y</p> <p>2. Combustible de reserva final— Combustible para volar por un período adicional de 45 minutos (motores de pistón) o 30 minutos (motores de turbina); y</p> <p>(D) Combustible alternativo —Combustible necesario para llegar al destino alternativo pasando por el destino, si es necesaria una alternativa de destino; y</p> <p>(E) Combustible extra—Combustible que puede necesitar el comandante además del requerido en los párrafos (A) - (D) anteriores.</p>	<p>a la cantidad necesaria para volar por un período de 45 minutos.</p> <p>La antigua letra b) pasa a ser c) para (ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151(a)</p>	
<p>13. OPS1.265 Transporte de pasajeros no admitidos en un país, deportados o</p>	<p>CAT.OP.MPA.155</p>	<p>Parcialmente transpuesto.</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>personas en custodia:</p> <p>Para operaciones de vuelo VFR de aviones monomotores y que no están destinadas a transportar pasajeros no admitidos en un país, deportados o personas en custodia, el operador no tiene la obligación de establecer procedimientos para el transporte de dichos pasajeros.</p>		<p>Del texto se desprende claramente que los procedimientos de operador se requieren solamente cuando se llevan SCP.</p> <p>A pesar de que el hecho de que pasajeros no admitidos en un país, deportados y personas en custodia raras veces se transportan en un avión monomotor en VFR como CAT, no hay justificación de seguridad para eximir al operador de establecer los procedimientos en tales vuelos.</p>
<p>14. OPS1.280 Plazas de Pasajeros:</p> <p>No es aplicable a operaciones de vuelo VFR de aviones monomotores.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>No se ha transpuesto</p> <p>Es obvio que para operaciones con aviones no complejos, el establecimiento de procedimientos debe seguir un enfoque proporcionado y pragmático. No parece haber ninguna necesidad de reducción.</p>
<p>OPS1.285 Instrucciones a pasajeros: La demostración y charla se darán según sea apropiado para el tipo de operaciones. En operaciones con un solo piloto, no se asignarán al piloto tareas que le distraigan de sus deberes de vuelo.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Propuesto para añadir AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERACIONES CON UN SOLO PILOTO SIN TRIPULACIÓN DE CABINA</p> <p>Para las operaciones con un solo piloto sin tripulación de cabina, el comandante debe proporcionar instrucciones de seguridad a los pasajeros, excepto durante las fases críticas del vuelo.</p>	Sin cambios
<p>16. OPS1.290 Preparación del vuelo:</p> <p>(i) plan de vuelo operacional para</p>	<p>CAT.OP.MPA.170(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170(a)</p>	Sin cambios

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
operaciones A-to-A -No es necesario. (ii) operaciones A-to-B en VFR diurnas—El operador garantizará que se elabore para cada vuelo una forma simplificada del plan de vuelo operacional que corresponda al tipo de operación.		
17. OPS1.295 Selección de aeródromos: No es aplicable a operaciones VFR. Las instrucciones para el uso de aeródromos y sitios para el despegue y aterrizaje se impartirán con referencia a OPS1.220.	CAT.OP.MPA.180	No se ha transpuesto El texto vigente ya excluye las operaciones VFR.
18. OPS1.310 Miembros de la tripulación en sus estaciones: Para operaciones VFR, instrucciones en este sentido sólo se requieren cuando se realizan operaciones con dos pilotos.	CAT.OP.MPA.210	No se ha transpuesto La disposición en efecto ya se ocupa de operaciones solamente con tripulación múltiple. Por otra parte, no existe una correlación lógica entre el requisito de seguridad y las clases de performance o reglas de vuelo que pudieran ser tomados en cuenta.
19. OPS1.375 Gestión del combustible en vuelo No se requiere que el Apéndice 1 del OPS 1.375 se aplique a operaciones de vuelo VFR diurnas de aviones monomotores.	CAT.OP.MPA.280	No se ha transpuesto El Apéndice 1 del OPS 1.375 no existe.
20. OPS1.405 Inicio y continuación de la aproximación: No es aplicable a operaciones VFR.	CAT.OP.MPA.305	No se ha transpuesto El requisito contempla operaciones bajo IFR. No hay necesidad de atenuar de forma

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
		explícita las operaciones VFR.
<p>21. OPS1.410 Procedimientos operativos— Altura de cruce del umbral: No es aplicable a operaciones VFR.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>No se ha transpuesto El requisito contempla operaciones de aproximación de precisión. No hay necesidad de atenuar de forma explícita las operaciones VFR.</p>
<p>22. OPS1.430 a 1.460, incluyendo apéndices: No es aplicable a operaciones VFR.</p>	CAT.OP.MPA.110-120 SPA.LVO	<p>No se ha transpuesto A excepción del requisito de establecer mínimos para operaciones VFR, el IR y los AMC correspondientes trantan con operaciones bajo IFR. No hay necesidad de atenuar de forma explícita las operaciones VFR.</p>
<p>24. OPS1.530 Despegue: (i) El Párrafo (a) se aplica con la siguiente adición. La Autoridad podrá, en función de cada caso, aceptar otros datos de performance presentados por el operador y basados en demostración y/o experiencia documentada. Los párrafos (b) y (c) se aplican con la siguiente adición. Cuando los requisitos de este punto no puedan cumplirse debido a limitaciones físicas relativas a la longitud de la pista y existe un claro interés público y necesidad para la operación, la Autoridad podrá aceptar, caso por caso, otros datos de performance, que no estén en contradicción con el manual de vuelo en relación con</p>	CAT.POL.A.305	<p>No se ha transpuesto cualquier reducción caso por caso requeriría un procedimiento del Artículo 14.</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>procedimientos especiales, presentados por el operador en función de demostración y/o experiencia documentada.</p> <p>(ii) el operador que desee realizar operaciones de conformidad con el párrafo (i) deberá contar con la aprobación previa de la Autoridad expedidora del AOC. Dicha aprobación:</p> <p>(A) especificará el tipo de avión; (B) especificará el tipo de operación; (C) especificará el(los) aeródromos (s) y pistas afectados; (D) restringir el despegue a ser efectuado en VMC; (E) especificará las cualificaciones de la tripulación, y (F) se limitará a aviones cuyo el primer certificado de tipo se expidió antes del 1 de enero de 2005.</p> <p>(iii) la operación deberá ser aceptada por el Estado en el que esté situado el aeródromo.</p>		
<p>24. OPS1.535 Franqueamiento de obstáculos de despegue - aviones multimotores</p> <p>(i) Los párrafos (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1), (c)(2) y en el Apéndice no son aplicables a operaciones VFR diurnas.</p> <p>(ii) Para operaciones IFR o VFR diurnas, los</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Para transponer (i) se propone la siguiente enmienda a CAT.POL.A.310:</p> <p>insertar un nuevo párrafo (e)</p> <p>(e) Los requisitos en (a)(3), (a)(4), (a)(5),</p>	<p>Parcialmente transpuesto</p> <p>(i) la referencia a (c)(1) no está transpuesta. De lo contrario la disposición no cubriría trayectoria de vuelo que requiera cambios de rumbo de más de 15°.</p> <p>(ii) la referencia a IFR y a (B) no está transpuesta. No hay justificación de</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>párrafos (b) y (c) se aplicarán con las siguientes variaciones.</p> <p>(A) Se considerará posible orientación visual de rumbo cuando la visibilidad de vuelo sea 1,500m o más</p> <p>(B) La anchura máxima de corredor requerida es 300 m cuando la visibilidad de vuelo sea de 1,500 metros o más.</p>	<p>(b)(2) y (c)(2) no serán aplicables a operaciones VFR de día.</p> <p>para transponer parcialmente (ii) se propone la siguiente enmienda a AMC1 CAT.POL.A.310:</p> <p>añadir al final del párrafo (a):</p> <p>Para operaciones VFR nocturnas, la orientación visual de curso se considerará posible cuando la visibilidad de vuelo sea de 1,500 metros o más.</p>	<p>seguridad disponible para tales reducciones.</p>
<p>25. OPS1.545 Aterrizaje—aeródromos de destino y alternativos</p> <p>(i) el apartado se aplica con la siguiente adición. Cuando no se pueda cumplir con los requisitos de este apartado debido a limitaciones físicas relativas a la longitud de la pista y hay un claro interés público y necesidad operativa para la operación, la Autoridad podrá aceptar, caso por caso, otros datos de performance, que no estén en contradicción con el Manual de vuelo del avión en relación con procedimientos especiales, presentados por el operador basándose en demostraciones y/o experiencia documentada.</p> <p>(ii) el operador que desee realizar operaciones de conformidad con el párrafo (i) deberá contar con la aprobación previa de la Autoridad expedidora del AOC. Dicha</p>		<p>No se ha transpuesto cualquier reducción caso por caso requeriría un procedimiento del Artículo 14.</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>aprobación:</p> <p>(A) especificará el tipo de avión;</p> <p>(B) especificará el tipo de operación;</p> <p>(C) especificará el(los) aeródromos (s) y pistas afectados;</p> <p>(D) restringirá la aproximación final y el aterrizaje a ser efectuados bajo VMC;</p> <p>(E) especificará las cualificaciones de la tripulación, y</p> <p>(F) se limitará a aviones cuyo primer certificado de tipo se expidió antes del 1 de enero de 2005.</p> <p>(iii) la operación deberá ser aceptada por el Estado en el que esté situado el aeródromo.</p>		
<p>26. OPS1.550 Aterrizaje—pistas secas</p> <p>(i) el apartado se aplica con la siguiente adición. Cuando no se pueda cumplir con los requisitos de este apartado debido a limitaciones físicas relativas a la longitud de la pista y hay un claro interés público y necesidad operativa para la operación, la Autoridad podrá aceptar, caso por caso, otros datos de performance, que no estén en contradicción con el Manual de vuelo del avión en relación con procedimientos especiales, presentados por el operador basándose en demostraciones y/o experiencia documentada.</p> <p>(ii) el operador que desee realizar operaciones de conformidad con el párrafo</p>		<p>No se ha transpuesto cualquier reducción caso por caso requeriría un procedimiento del Artículo 14.</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>(i) deberá contar con la aprobación previa de la Autoridad expedidora del AOC. Dicha aprobación:</p> <p>(A) especificará el tipo de avión; (B) especificará el tipo de operación; (C) especificará el(los) aeródromos (s) y pistas afectados; (D) restringirá la aproximación final y el aterrizaje a ser efectuados bajo VMC; (E) especificará las cualificaciones de la tripulación; y (F) se limitará a los aviones cuyo primer certificado de tipo se expidió el antes del 1 de enero de 2005.</p> <p>(iii) la operación deberá ser aceptada por el Estado en el que esté situado el aeródromo.</p>		
<p>27.Reservado</p>		
<p>28. OPS1.650 operaciones VFR diurnas:</p> <p>El Apartado 1.650 es aplicable con la siguiente adición. Aviones monomotores, emitidos por primera vez con un certificado de aeronavegabilidad antes del 22 de mayo de 1995, podrán quedar exentos de los requisitos de los incisos (f), (g), (h) e (i) por la Autoridad si el cumplimiento requeriría reequipamiento.</p>	<p>CAT.IDE.A.125 (d)</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>29. Parte-M, apartado M.A.704, Exposición de gestión del mantenimiento de la</p>		<p>No es tratado en el Reglamento de Operaciones Aéreas.</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>aeronavegabilidad</p> <p>La Exposición de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad puede estar adaptado a la operación a ser realizada;</p>		
<p>30. Parte M, apartado M.A.306, sistema de registro técnico del operador:</p> <p>La Autoridad podrá aprobar una forma abreviada del sistema de registro técnico, relevante al tipo de operación realizada.</p>		<p>No es tratado en el Reglamento de Operaciones Aéreas.</p>
<p>32. OPS1.940 Composición de la tripulación de vuelo:</p> <p>Los párrafos (a)(2), (a)(4), y (b) no son aplicables a las operaciones VFR diurnas, salvo que (a)(4) debe aplicarse en su totalidad cuando se requiere dos pilotos por OPS1.</p>		<p>No se ha transpuesto</p> <p>La aplicabilidad / no aplicabilidad se desprende del texto</p>
<p>32. OPS1.945 Entrenamiento de conversión y verificación:</p> <p>(i) El párrafo (a)(7)-Los vuelos en línea bajo supervisión (LIFUS) podrán realizarse en cualquier avión de la clase aplicable. La cantidad de LIFUS necesarios depende de la complejidad de las operaciones a realizar.</p> <p>(ii) El párrafo (a)(8) no es necesario.</p>		<p>ORO.FC.220 (d)(2) + punto AMC1 correspondiente e.3</p> <p>ORO.FC.220 (b)(i)</p>
<p>33. OPS1.955 Nombramiento como</p>		<p>ORO.FC.205 (g)</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>comandante:</p> <p>El párrafo (b) se aplica de la siguiente manera. La Autoridad podrá aceptar un curso abreviado de comandante que corresponda al tipo de operación realizada. El párrafo (a)(1)(i) no es aplicable a las operaciones VFR diurnas.</p>		
<p>34. OPS1.960 Comandantes titulares de una licencia de piloto comercial</p>		<p>ORO.FC.A.250 (b)</p>
<p>35. OPS1.965 Entrenamiento y verificaciones periódicas:</p> <p>(i) El párrafo (a)(1) se aplicará a las operaciones VFR diurnas de la manera siguiente. Todo el entrenamiento y verificaciones serán relevantes al tipo de operación y a la clase de avión en el cual opera el miembro de la tripulación de vuelo, teniendo debidamente en cuenta cualquier equipo especializado utilizado.</p> <p>(ii) El párrafo (a)(3 (ii) se aplica de la siguiente manera. La formación en el avión podrá ser dirigida por un Examinador de habilitación de clase (CRE), un Examinador de vuelo (FE) o un Examinador de habilitación de tipo (TRE).</p> <p>(iii) El párrafo (a)(4)(i) se aplica de la siguiente manera. La verificación de competencia del operador puede ser llevada a cabo por un examinador de habilitación de tipo (TRE), un examinador</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, punto A.5</p> <p>ORO.FC.145 (a)(2)</p> <p>ORO.FC.230 (b)(5)</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>de habilitación de clase (CRE) o un comandante debidamente cualificado nombrado por el operador y aceptable para la Autoridad, entrenados en conceptos CRM y evaluación de pericia en CRM.</p> <p>(iv) El párrafo (b)(2) se aplicará a las operaciones VFR diurnas de la forma siguiente. En aquellos casos en que las operaciones se realicen durante temporadas de no más de ocho meses consecutivos, una verificación de competencia del operador es suficiente. Esta verificación de competencia deberá realizarse antes del comienzo de las operaciones de transporte aéreo comercial.</p>		<p>ORO.FC.230 (b)(3)</p>
<p>36. OPS1.968 Cualificación del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje:</p> <p>El apéndice 1 no será aplicable a las operaciones VFR diurnas de aviones monomotores.</p>		<p>No se ha transpuesto Se explica por sí mismo</p>
<p>37. OPS1.975 Competencia en ruta y aeródromo:</p> <p>(i) Para operaciones VFR diurnas, los párrafos (b), (c) y (d) no son aplicables, salvo que el operador deberá garantizar que, en los casos en que sea necesaria una aprobación especial del Estado del aeródromo, se observan los requisitos asociados.</p> <p>(ii) Para operaciones IFR u operaciones</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 (c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 (c)</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
<p>VFR nocturnas, como alternativa a los párrafos (b) a (d), la competencia de ruta y aeródromo podrá revalidarse de la siguiente manera:</p> <p>(A) Salvo para operaciones en los aeródromos más exigentes, completando al menos diez sectores dentro del área de operación durante los 12 meses anteriores, además de cualquier auto-aleccionamiento requerido.</p> <p>(B) Las operaciones en los aeródromos más exigentes podrán efectuarse únicamente si:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. el comandante ha sido cualificado en ese aeródromo en los 36 meses anteriores por una visita como tripulante de vuelo en activo o como observador; 2. la aproximación se hace en VMC desde la altitud mínima de sector aplicable; y 3. se ha hecho un auto-aleccionamiento adecuado antes del vuelo 		
<p>38. OPS1.980 Más de un tipo o variante:</p> <p>(i) No se aplica si las operaciones están limitadas a clases de aviones de un solo piloto con motores de pistón en VFR diurno.</p> <p>(ii) Para las operaciones nocturnas VFR e IFR, el requisito establecido en el Apéndice 1 del OPS1.980, párrafo (d)(2)(i) durante</p>		<p>ORO.FC.240 (c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
500 horas en la posición de tripulante correspondiente antes de ejercer los privilegios de dos anotaciones en la licencia, se reduce a 100 horas o sectores, si una de las anotaciones se refiere a una clase. Un vuelo de verificación debe ser completado antes de permitir al piloto desempeñar funciones de Comandante.		
39. OPS1.981 Operación de helicópteros y aviones: El párrafo (a)(1) no es aplicable si las operaciones se limitan a clases de aviones de un solo piloto con motores de pistón.		ORO.FC.240 (c)
40. Reservado		
41. OPS1.1060 Plan de vuelo operacional: No se requiere para operaciones VFR/Diurnas A-to-A. Para operaciones VFR/diurnas A-to-B el requisito es aplicable pero el plan de vuelo puede estar en una forma simplificada adaptada al tipo de operaciones realizadas. (Ver OPS1.135).	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)	Transpuesto Diferencia: EASA OPS sólo se refiere a VFR y no a VFR diurno. Sin embargo, el alcance de A-to-A se limita a VFR diurno.
42. OPS1.1070 Exposición de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad La Exposición de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad puede estar adaptado a la operación a ser realizada;		No se aborda en el Reglamento de Operaciones Aéreas.

Apéndice 1 a OPS 1.005 (a)	EASA OPS - Referencia	Diferencia
43. OPS1.1071 registro técnico del avión: Aplicable como se indica para la Parte M, apartado M.A.306 Sistema de registro técnico del operador.		No se aborda en el Reglamento de Operaciones Aéreas.
44.Reservado		
45.Reservado		
46. OPS1.1240 Programas de formación: Los programas de formación se adaptarán al tipo de operaciones realizadas. Un programa de autoformación puede ser aceptable para operaciones VFR.	-	No se ha transpuesto Dentro del ámbito del Reglamento (CE) No 300/2008.
47. OPS1.1250 Lista de verificación de procedimiento de búsqueda de avión: No es aplicable a las operaciones VFR diurnas.	-	No se ha transpuesto Dentro del ámbito del Reglamento (CE) nº300/2008.

Apéndice 1 a 3.005 (f) - operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
<p>(a) Terminología.</p> <p>(1) Operaciones locales. Vuelo realizado dentro de un área geográfica local y definida aceptable para la Autoridad, que comience y termine en el mismo lugar en el mismo día.</p>	Anexo I - Definiciones	<p>Modificado</p> <p>La definición en EASA OPS es más específica. Helicópteros pequeños (como se define en JAR-OPS 1) se consideran como helicópteros no complejos (en el sentido del Reglamento de base).</p>
<p>(b) Aprobación. El operador que desee realizar operaciones de conformidad con este Apéndice deberá contar con la aprobación previa de la Autoridad expedidora del AOC. Dicha aprobación especificará:</p> <p>(1) El tipo de helicóptero; y</p> <p>(2) El tipo de operación.</p> <p>(3) Las limitaciones geográficas de las operaciones locales en el contexto de este apéndice (véase ACJ del Apéndice 1 del JAR-OPS 3.005 (f) apartado (b)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>No se ha transpuesto</p> <p>No hay necesidad de transponer explícitamente esta disposición. La operación de todos modos es parte de la AOC y se incluye en el régimen de supervisión de la autoridad.</p>
<p>(c) Prohibición. Las siguientes actividades están prohibidas:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Transporte de armas de guerra y municiones de guerra.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>No se ha transpuesto</p> <p>Esta reducción no se considera relevante. Es muy poco probable que armas de guerra y municiones de guerra sean transportadas dentro</p>

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
		de un entorno CAT con un helicóptero pequeño.
(2) JAR-OPS 3.265. Transporte de pasajeros no admitidos en un país, deportados o personas en custodia.	CAT.OP.MPA.155	No se ha transpuesto No es relevante. El transporte de pasajeros no admitidos en un país, deportados o personas en custodia de las personas con un helicóptero no complejo o durante la operación de helicópteros local parece ser poco probable.
(3) JAR-OPS 3.305. Repostaje de combustible durante el embarque, desembarque o permanencia a bordo de los pasajeros.	CAT.OP.MPA.195	No se ha transpuesto La disposición vigente prohíbe ya el reabastecimiento y descarga de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando con AVGAS y combustible de alta volatilidad o una mezcla de estos tipos de combustible. La mayoría de los helicópteros no complejos por lo tanto ya se han abordado en esta disposición.
(4) JAR-OPS 3.335. Fumar a bordo	CAT.OP.MPA.240	No se ha transpuesto. En efecto la disposición vigente ya prohíbe fumar y ofrece una protección suficiente.
(d) Reducción. Las siguientes disposiciones son reducidas:		
(1) JAR-OPS 3.100 Admisión a cabina de vuelo: (i) El operador deberá establecer disposiciones para el transporte de pasajeros en un asiento	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Sin cambios

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
<p>de piloto, si es aplicable.</p> <p>(ii) El comandante deberá asegurarse de que:</p> <p>(A) el transporte de pasajeros en el asiento de piloto no causa distracciones y/o interferencia con la operación del vuelo, y</p> <p>(B) El pasajero que ocupe un asiento de piloto esté familiarizado con las restricciones y procedimientos de seguridad relevantes.</p>		
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Información adicional y formularios a bordo.</p> <p>(i) Para operaciones locales no será necesario tener a bordo los siguientes documentos:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135 (a)(1) - Plan de vuelo operacional</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135 (a)(2) - Registro Técnico (excepto cuando sea necesario para aterrizaje lejano)</p> <p>(C) JAR-OPS 3.135 (a)(4) - Documentación NOTAM / AIS</p> <p>(D) JAR-OPS 3.135 (a)(5) - Información meteorológica</p> <p>(E) JAR-OPS 3.135 (a)(7) - Notificación de pasajeros especiales, etc.</p> <p>(F) JAR-OPS 3.135 (a)(8) - Notificación de cargas especiales, etc.</p> <p>(ii) Para operaciones no locales:</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>para (i) Modificado</p> <p>Las reducciones en CAT.GEN.MPA.180 incluyen también el certificado de niveles de ruido; la licencia de radio de la aeronave; y la documentación de masa y centrado.</p> <p>para (ii) ningún cambio.</p>

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
<p>(A) JAR-OPS 3.135 (a)(1) - Plan de vuelo operacional. El plan de vuelo puede estar en una forma simplificada, relevante al tipo de operaciones realizadas y aceptable para la Autoridad.</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135 (a)(7) - Notificación de pasajeros especiales. No es necesario.</p>		
<p>(3) JAR-OPS 3.140 Información a conservar en tierra.</p> <p>La información no necesita ser retenida en el suelo cuando son empleados otros métodos de grabación.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>No se ha transpuesto</p> <p>La intención de la reducción es oscura y no suficientemente especificada para ser elegible para una IR. Más aún, la disposición vigente ya especifica que la información será mantenida hasta que haya sido duplicada en el lugar donde vaya a ser almacenada.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.165. Alquiler</p> <p>Sólo es aplicable cuando existe acuerdo de arrendamiento formal.</p> <p>Nota: El caso en que el contrato para llevar a los pasajeros es transferido a otro operador al que los pasajeros pagarán por el transporte, no se considera como arrendamiento financiero.</p>	ORO.AOC.110	<p>No se ha transpuesto</p> <p>En general se entiende que el arrendamiento financiero requiere un contrato de arrendamiento formal.</p>
<p>(5) JAR-OPS 3.215 Utilización de Servicios de Tránsito Aéreo.</p> <p>No es aplicable a menos que sea mandado por los requisitos del espacio aéreo y la disponibilidad para acuerdos de servicios de búsqueda y rescate sean aceptables para la</p>	CAT.OP.MPA.100 (b)	Sin cambios

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
Autoridad.		
<p>(6) JAR-OPS 3.220 Autorización de helipuertos por el operador.</p> <p>El operador deberá establecer un procedimiento para calificar a los Comandantes para la selección de helipuertos o sitios de aterrizaje, adecuados para el tipo de helicóptero y el tipo de operación.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Modificado</p> <p>El contenido de la disposición EASA OPS es aplicable a todas las operaciones de los helicópteros para los sitios que no están pre-estudiados, lo que se entiende que es la intención de esta disposición.</p>
<p>(7) JAR-OPS 3.255 Normas de abastecimiento de combustible.</p> <p>Los párrafos (b) a (d) no son aplicables cuando la Normas de abastecimiento de combustible prescrita en JAR-OPS 3.255 (a) asegura que, una vez concluido el vuelo o serie de vuelos, el combustible restante no es inferior a una cantidad de combustible suficiente para 30 minutos de tiempo de vuelo en crucero normal (esto se puede reducir a 20 minutos cuando se opera dentro de un área que proporciona sitios de aterrizaje preventivo continuos y adecuados). El combustible de reserva final debe ser especificado en el manual de operaciones para cumplir con JAROPS 3.375 (c).</p>	CAT.OP.MPA.151 (b)	Sin cambios
<p>(8) JAR-OPS 3.280 Plazas de pasajeros.</p> <p>No se requiere que se establezcan procedimientos.</p> <p>Nota: La intención de este apartado se</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>No se ha transpuesto</p> <p>Es obvio que para operaciones con helicóptero no complejo, el establecimiento de procedimientos debe seguir un enfoque</p>

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
<p>consigue con el piloto usando su juicio normal. JAR-OPS 3.260 es aplicable y se considera que trata la necesidad de procedimientos.</p>		<p>proporcionado y pragmático. No parece haber ninguna necesidad de una reducción.</p>
<p>(9) JAR-OPS 3.285 Instrucciones a los pasajeros.</p> <p>(i) Apartado (a)(1). A menos que el hacerlo sea inseguro, los pasajeros reciben instrucciones verbales sobre cuestiones de seguridad, en parte o totalmente se pueden dar mediante una presentación audiovisual. Debe darse aprobación previa para el uso de dispositivos electrónicos portátiles.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170 Propuesto para añadir AMC2 CAT.OP.MPA.170 OPERACIONES CON UN SOLO PILOTO SIN TRIPULACIÓN DE CABINA Para las operaciones con un solo piloto sin tripulación de cabina, el comandante debe proporcionar instrucciones de seguridad a los pasajeros, excepto durante las fases críticas del vuelo. CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Modificado Se entiende que esta AMC transpone la intención de la disposición. La intención de esta reducción es oscura. CAT.GEN.MPA.140 ya implica que el uso de PED necesita permiso del operador.</p>
<p>(10) JAR-OPS 3.290 Preparación del vuelo.</p> <p>(i) Para operaciones locales: (A) JAR-OPS 3.290(a). No se requiere un plan de vuelo operacional.</p> <p>(ii) Para operaciones no locales: (A) JAR-OPS 3.290(a). Un plan de vuelo operacional se puede preparar en una forma simplificada adaptada al tipo de operación.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>(11) JAR-OPS 3.375 Gestión del combustible en vuelo.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Sin cambios</p>

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
Apéndice 1 del JAR-OPS 3.375 no necesita ser aplicado (ver (d)(14) a continuación).	AMC1 CAT.OP.MPA.281	
<p>(12) JAR-OPS 3.385 Utilización de oxígeno suplementario.</p> <p>Con la aprobación previa de la autoridad, excursiones entre 10,000 y 16,000 pies para una duración corta pueden llevarse a cabo sin el uso de oxígeno suplementario de acuerdo con los procedimientos contenidos en el Manual de operaciones. (En tales circunstancias, el operador deberá asegurarse de que los pasajeros estén informados antes de la salida de que no se proporcionará oxígeno suplementario.)</p>	CAT.OP.MPA.285	<p>No se ha transpuesto</p> <p>No se ha considerado seguro el dar una exención abierta sobre el uso de oxígeno y, para helicópteros, tampoco es compatible con el Anexo 6 OACI. Se da una excepción bajo estrictas condiciones y aprobación previa de la autoridad competente solamente para Parte-SPO.</p>
<p>(13) Apéndice 1 a JAR-OPS 3.270 Almacenamiento de equipaje y carga.</p> <p>Según sea apropiado para el tipo de operación y helicóptero.</p>	ACM1 CAT.OP.MPA.160	<p>No transpuesto</p> <p>Es generalmente entendido que un procedimiento debe ser diseñado en forma apropiada para el tipo de operación y helicóptero.</p>
<p>(14) Apéndice 1 a JAR-OPS 3.375 Gestión de combustible en vuelo.</p> <p>No aplicable.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Sin cambios</p> <p>El AMC que transpone el Apéndice no es aplicable a operaciones de helicópteros pequeños u operaciones de helicópteros locales.</p>
<p>(15) JAR-OPS 3.630 Introducción general. Instrumentos y equipos.</p> <p>Equipo alternativo que no cumple con los estándares JTSA actuales pero cumple con el</p>		<p>No se ha transpuesto</p> <p>Fuera del ámbito de aplicación. Los requisitos de aprobación o cumplimiento con ETSO caen bajo la Reg. (CE) No 1702/2003. Reducciones, si es</p>

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
estándar de seguridad del equipo original puede ser aceptable para la Autoridad.		aceptable, deben ser reguladas allí.
(16) JAR-OPS 3.775 Oxígeno suplementario - helicópteros no presurizados. Con la aprobación previa de la autoridad, excursiones de corta duración entre 10 000 y 16,000 pies pueden llevarse a cabo sin oxígeno suplementario, de acuerdo con los procedimientos contenidos en el Manual de operaciones.	CAT.IDE.H.240	No se ha transpuesto No se ha considerado seguro el dar una exención abierta sobre el uso de oxígeno y, para helicópteros, tampoco es compatible con el Anexo 6 OACI. Se da una excepción bajo estrictas condiciones y aprobación previa de la autoridad competente solamente para Parte-SPO.
(17) Apéndice 1 a JAR-OPS 3.775 Oxígeno suplementario para helicópteros no presurizados. No aplicable de acuerdo con (12) y (16) arriba.	CAT.IDE.H.240	No se ha transpuesto No se ha considerado seguro el dar una exención abierta sobre el uso de oxígeno y, para helicópteros, tampoco es compatible con el Anexo 6 OACI. Se da una excepción bajo estrictas condiciones y aprobación previa de la autoridad competente solamente para Parte-SPO.
(18) JAR-OPS 3.955 (b) Actualización a Comandante. La Autoridad podrá aceptar un curso abreviado de comandante que corresponda al tipo de operación a ser realizada.		No se ha transpuesto No hay condiciones para dicho curso abreviado previsto
[(19) JAR-OPS 3.970 (a) Experiencia reciente. Como alternativa a los requisitos del JAR-OPS 3.970 (a), con la aprobación previa de la Autoridad, lo reciente de los 90 días puede ser		FCL.060

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
<p>satisfecho si el piloto ha realizado tres despegues, 3 circuitos y 3 aterrizajes en cualquier helicóptero en el mismo grupo designado en los 90 días anteriores (véase ACJ del apéndice 1 del JAR-OPS 3.005 (f) apartado (d)(19)). La calificación reciente requerida para el tipo de helicóptero que va a operarse está condicionada por:</p> <p>(i) la validez de la Comprobación de calificación de tipo (TRPC) en el tipo; y</p> <p>(ii) obtener dos horas de vuelo en el tipo o variante en los últimos 6 meses; y</p> <p>(iii) la validez de un OPC en uno de los helicópteros del grupo designado; y</p> <p>(iv) una rotación estricta de OPC para todos los helicópteros que vaya a volar en el grupo designado; y</p> <p>(v) la composición de los grupos designados y el procedimiento para la validación de TRPC, OPC y antigüedad, contenidos en el manual de operaciones.]</p>		
<p>[[20]] Apéndice 1 a JAR-OPS 3.965 Entrenamiento y verificaciones periódicas.</p> <p>Un plan de estudios aplicable al tipo de operación puede ser aceptado por la Autoridad.</p>		<p>ORO.FC.230 (a)</p>
<p>21]] JAR-OPS 3.1060 Plan de vuelo operacional.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Sin cambios</p>

Apéndice 1 del OPS 3.005 (f) Operaciones de helicópteros pequeños, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
Ver (2)(i)(A) y (2)(ii)(A) anterior.		
<p>([22]) JAR-OPS 3.1235 Requisitos de seguridad.</p> <p>Aplicable sólo cuando se opera en Estados en donde el programa nacional de seguridad se aplica a las operaciones comprendidas en este Apéndice.</p>		<p>No se ha transpuesto</p> <p>Dentro del ámbito del Reglamento (CE)nº 300/2008.</p>
<p>([23]) JAR-OPS 3.1240 Programas de formación.</p> <p>Los programas de formación se adaptarán al tipo de operaciones realizadas. Un programa de autoformación adecuado puede ser aceptable para la Autoridad.</p>		<p>No se ha transpuesto</p> <p>Dentro del ámbito del Reglamento (CE) nº 300/2008.</p>
<p>([24]) JAR-OPS 3.1250 lista de verificación de procedimiento de búsqueda de helicóptero.</p> <p>No es necesaria una lista de verificación.</p>		<p>No se ha transpuesto</p> <p>Dentro del ámbito del Reglamento (CE)nº 300/2008.</p>

Apéndice 1 del 3.005 (g) - operaciones de helicópteros locales, VFR diurno

Apéndice 1 del OPS 3.005 (g) las operaciones de helicópteros locales, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
<p>(a) Aprobación. El operador que desee realizar operaciones de conformidad con este Apéndice deberá contar con la aprobación previa de la Autoridad expedidora del AOC. Dicha aprobación especificará:</p> <p>(1) El tipo de helicóptero</p> <p>(2) tipo de operación</p> <p>(3) Las limitaciones geográficas de las operaciones locales en el contexto de este apéndice (véase ACJ del Apéndice 1 del JAR-OPS 3.005 (g) apartado (a)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>No se ha transpuesto</p> <p>No hay necesidad de transponer explícitamente esta disposición. La operación de todos modos es parte de la AOC y se incluye en el régimen de supervisión de la autoridad.</p>
<p>(b) Prohibición. Las siguientes actividades están prohibidas:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Transporte de armas de guerra y municiones de guerra.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>No se ha transpuesto</p> <p>Esta reducción no se considera relevante. Es muy poco probable que armas de guerra y municiones de guerra sean transportadas dentro de un entorno CAT durante una operación de helicóptero local.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Transporte de pasajeros no admitidos en un país, deportados o en custodia.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>No se ha transpuesto</p> <p>No es relevante. El transporte de pasajeros no admitidos en un país, deportados o personas en custodia de las personas con un helicóptero no complejo o durante la operación de helicópteros local parece ser poco probable.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.305. Carga y descarga de combustible durante el embarque, desembarque o permanencia a</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>No se ha transpuesto</p> <p>La disposición vigente prohíbe ya el reabastecimiento y</p>

Apéndice 1 del OPS 3.005 (g) las operaciones de helicópteros locales, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
bordo de los pasajeros.		descarga de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando con AVGAS y combustible de alta volatilidad o una mezcla de estos tipos de combustible. La mayoría de los helicópteros no complejos por lo tanto ya se han tratado en esta disposición.
(4) JAR-OPS 3.335. Fumar a bordo.	CAT.OP.MPA.240	No se ha transpuesto. En efecto, la disposición vigente ya prohíbe fumar y ofrece una protección suficiente.
(d) Reducción. Las siguientes disposiciones tienen exenciones		
<p>(1) JAR-OPS 3.135 Información adicional y formularios a bordo.</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135 (a)(1) - Plan de vuelo operacional. El plan de vuelo puede estar en una forma simplificada, relevante para el tipo de operaciones realizadas y aceptable para la Autoridad.</p> <p>(ii) JAR-OPS 3.135 (a)(4) - Documentación NOTAM / AIS. No es necesario.</p> <p>(iii) JAR-OPS 3.135 (a)(5) - Información meteorológica. No es necesario.</p> <p>(iv) JAR-OPS 3.135 (a)(7) - Notificación de pasajeros especiales, etc. no es necesaria.</p> <p>(v) JAR-OPS 3.135 (a)(8) - Notificación de cargas especiales, etc. no es necesaria.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Las reducciones en CAT.GEN.MPA.180 incluyen también el certificado de niveles de ruido;</p> <p>la licencia de radio de la aeronave; y</p> <p>la documentación de masa y centrado.</p> <p>Reducción para el plan de vuelo operacional transpuesto.</p>
(2) JAR-OPS 3.140 Información a conservar en tierra.	CAT.GEN.MPA.185	No se ha transpuesto

Apéndice 1 del OPS 3.005 (g) las operaciones de helicópteros locales, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
No es necesario conservar en tierra la información cuando se utilizan otros métodos de grabación.		La intención de la reducción no queda clara y no es suficientemente concreta para incluirse en una IR. Más aún, la disposición vigente ya especifica que la información se conservará hasta que haya sido duplicada en el lugar donde vaya a ser almacenada.
(3) JAR-OPS 3.165. Arrendamiento Sólo es aplicable cuando existe un acuerdo de arrendamiento formal. Nota: El caso en que el contrato para llevar a los pasajeros es transferido a otro operador al que los pasajeros pagarán por el transporte no se considera como arrendamiento financiero.	ORO.AOC.110	No se ha transpuesto En general se entiende que el arrendamiento financiero requiere un contrato de arrendamiento formal.
(4) JAR-OPS 3.215 Utilización de Servicios de Tránsito Aéreo. No es aplicable a menos que lo exijan los requisitos del espacio aéreo y la oferta de servicios de búsqueda y salvamento sean aceptables para la Autoridad.	CAT.OP.MPA.100 (b)	Sin cambios
(5) JAR-OPS 3.220 Autorización de helipuertos por el operador. El operador deberá establecer un procedimiento para cualificar a los Comandantes para la selección de helipuertos o sitios de aterrizaje, adecuados para el tipo de helicóptero y el tipo de operación.	AMC1 CAT.OP.MPA.105(d)	Modificado El contenido de la disposición EASA OPS es aplicable a todas las operaciones de los helicópteros para los sitios que no están pre-estudiados, lo que se entiende que es la intención de esta disposición.
(6) JAR-OPS 3.255 Normas de abastecimiento de combustible. Los párrafos (b) a (d) no son aplicables con la normas de abastecimiento de combustible	CAT.OP.MPA.151 (b)	Sin cambios

Apéndice 1 del OPS 3.005 (g) las operaciones de helicópteros locales, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
<p>prescrito en JAR-OPS</p> <p>3.255 (a) asegura que, una vez concluido el vuelo o serie de vuelos, el combustible restante no es inferior a una cantidad de combustible suficiente para 30 minutos de tiempo de vuelo en crucero normal (se puede reducir a 20 minutos cuando se opera dentro de un área que proporciona sitios de aterrizaje preventivo continuos y adecuados). El combustible de reserva final debe ser establecido en el manual de operaciones para poder cumplir con JAR-OPS 3.375 (c).</p>		
<p>(7) JAR-OPS 3.290(a). Ver (C)(1)(i) anterior.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>(8) JAR-OPS 3.375 Gestión del combustible en vuelo. No es necesario aplicar el Apéndice 1 del JAR-OPS 3.375 (ver (c)(10) a continuación).</p>	<p>CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Sin cambios</p>
<p>(9) JAR-OPS 3.385 Utilización de oxígeno suplementario. Con la aprobación previa de la autoridad, excursiones entre 10 000 y 13 000 pies para una duración corta pueden llevarse a cabo sin el uso de oxígeno suplementario de acuerdo con los procedimientos contenidos en el Manual de operaciones. (En tales circunstancias, el operador deberá asegurarse de que los pasajeros estén informados antes de la salida que no se proporcionará oxígeno suplementario.)</p>	<p>CAT.OP.MPA.285</p>	<p>No se ha transpuesto. No se ha considerado suficientemente seguro conceder una exención abierta sobre el uso de oxígeno y, para helicópteros, tampoco es compatible con el anexo 6 OACI. Se hace una excepción bajo condiciones estrictas y previa aprobación de la autoridad competente solamente para la Parte-SPO.</p>
<p>(10) Apéndice 1 a JAR-OPS 3.375 Gestión de</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Sin cambios</p>

Apéndice 1 del OPS 3.005 (g) las operaciones de helicópteros locales, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
combustible en vuelo. No aplicable.	AMC1 CAT.OP.MPA.281	El AMC, que transpone el apéndice, no es aplicable a las operaciones de helicópteros pequeños u operaciones de helicópteros locales.
(11) JAR-OPS 3.630 Introducción general. Instrumentos y equipos. Equipo alternativo que no cumple los estándares JTSO actuales, pero cumple con el estándar de seguridad del equipo original puede ser aceptable para la Autoridad.		No se ha transpuesto Fuera del ámbito de aplicación. Los requisitos de aprobación o cumplimiento con ETSO entran en el ámbito del Reglamento (CE) nº 1702/2003. Las reducciones, si son aceptables, deben regularse en este.
(12) JAR-OPS 3.775 Oxígeno suplementario - helicópteros no presurizados. Con la aprobación previa de la autoridad, excursiones de corta duración entre 10 000 y 16 000 pies pueden llevarse a cabo sin oxígeno suplementario, de acuerdo con los procedimientos contenidos en el Manual de operaciones.	CAT.IDE.H.240	No se ha transpuesto No se ha considerado suficientemente seguro conceder una exención abierta sobre el uso de oxígeno y, para helicópteros, tampoco es compatible con el anexo 6 OACI. Se hace una excepción bajo condiciones estrictas y previa aprobación de la autoridad competente solamente para la Parte-SPO.
(13) Apéndice 1 a JAR-OPS 3.775 Oxígeno suplementario para helicópteros no presurizados. No aplicable de acuerdo con los puntos (9) y (12) anteriores.	CAT.IDE.H.240	No se ha transpuesto No se ha considerado suficientemente seguro conceder una exención abierta sobre el uso de oxígeno y, para helicópteros, tampoco es compatible con el anexo 6 OACI. Se hace una excepción bajo condiciones estrictas y previa aprobación de la autoridad competente solamente para la Parte-SPO.
(14) JAR-OPS 3.1060 Plan de vuelo operacional. Ver (C)(1)(i) anterior.	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Sin cambios

Apéndice 1 del OPS 3.005 (g) las operaciones de helicópteros locales, VFR diurno	EASA OPS - Referencia	Descripción de la diferencia
<p>(15) JAR-OPS 3.1235 Requisitos en materia de seguridad.</p> <p>Sólo se aplica en los Estados en donde el programa de seguridad nacional se aplica a las operaciones contempladas en este apéndice.</p>		<p>No se ha transpuesto</p> <p>Dentro del ámbito del Reglamento (CE) nº 300/2008.</p>

Anexo 2: lista de reducciones y reglas no aplicables a CAT (A-to-A)**Parte-CAT**

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
	CAT.GEN.MPA.115	Personal o miembros de la tripulación que no sean tripulación de cabina en la cabina de pasajeros	No es relevante para operaciones CAT A-to-A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Personal o miembros de la tripulación que no sean tripulación de cabina en la cabina de pasajeros MEDIDAS PARA EVITAR CONFUSIÓN DE LOS PASAJEROS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Personal o miembros de la tripulación que no sean tripulación de cabina en la cabina de pasajeros MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN EN VUELOS DE POSICIONAMIENTO	No es relevante para operaciones CAT A-to-A
	CAT.GEN.MPA.180	Documentos, manuales e información a bordo	Reducciones para A-to-A con aeronaves no complejas y operaciones locales
	CAT.GEN.MPA.195	Conservación, producción y utilización de grabaciones del registrador de vuelo	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Conservación, producción y utilización de grabaciones del registrador de vuelo CONTROLES OPERATIVOS	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.GEN.MPA.195(a)	Conservación, producción y utilización de grabaciones del registrador de vuelo EXTRACCIÓN DE REGISTRADORES DESPUÉS DE UN INCIDENTE NOTIFICABLE	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.GEN.MPA.195(b)	Conservación, presentación y utilización de grabaciones del registrador de vuelo INSPECCIÓN DE LA GRABACIÓN DE REGISTRADORES DE VUELO	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
	CAT.OP.MPA.100(b)	Uso de servicios de tránsito aéreo	Reducciones para aeronaves no complejas durante operaciones de helicópteros en VFR diurno y locales.
	CAT.OP.MPA.105	Uso de aeródromos y zonas de operación	Reducciones para aviones no complejos
	CAT.OP.MPA.110(b)	Mínimos de operación de aeródromo	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo PROCEDIMIENTOS DE PARTIDA DE AERÓDROMO SOBRE TIERRA - HELICÓPTEROS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo SISTEMAS DE LUCES DE APROXIMACIÓN – OACI, FAA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo OPERACIONES SBAS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo OPERACIONES DE DESPEGUE - AVIONES	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo OPERACIONES DE DESPEGUE - HELICÓPTEROS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo - OPERACIONES NPA, APV, CAT I	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo CRITERIOS PARA ESTABLECER RVR/CMV	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo DETERMINACIÓN DE MÍNIMOS RVR/CMV/VIS PARA NPA, APV, CAT I - AVIONES	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo DETERMINACIÓN DE MÍNIMOS RVR/CMV/VIS PARA NPA, APV, CAT I - HELICÓPTEROS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo OPERACIONES DE VUELO EN CIRCUITO - AVIONES	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo OPERACIONES DE VUELO EN CIRCUITO SOBRE TIERRA - HELICÓPTEROS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo CONVERSIÓN DE VISIBILIDAD METEOROLÓGICA NOTIFICADA A RVR	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo EFECTO SOBRE MÍNIMOS DE ATERRIZAJE DE EQUIPO CON FALLA TEMPORAL O DEGRADADO EN TIERRA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Mínimos de operación de aeródromo OPERACIONES VFR CON AERONAVES MOTOPROPULSADAS NO COMPLEJAS	Reducciones para aeronaves no complejas
	CAT.OP.MPA.115	Técnicas de vuelo de aproximación - aviones	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Técnica de vuelo de aproximación - aviones DESCENSO CONTINUO PARA APROXIMACIÓN FINAL (CDFA)	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Técnicas de vuelo de aproximación - aviones OPERACIONES NPA SIN APLICAR LA TÉCNICA CDFA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Técnica de vuelo de aproximación - aviones PROCEDIMIENTOS OPERATIVOS E INSTRUCCIONES Y FORMACIÓN	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Técnica de vuelo de aproximación - aviones DESCENSO CONTINUO PARA APROXIMACIÓN FINAL (CDFA)	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.OP.MPA.120	Aproximaciones mediante radar de a bordo (ARA) para operaciones sobre el agua - Helicópteros	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Aproximaciones mediante radar de a bordo (ARA) para operaciones sobre el agua - Helicópteros CONSIDERACIONES GENERALES	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Aproximaciones mediante radar de a bordo (ARA) para operaciones sobre el agua - Helicópteros CONSIDERACIONES GENERALES	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.OP.MPA.125	Procedimientos de despegue y aproximación por instrumentos	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Procedimientos de atenuación del ruido DISEÑO NDAP	No es aplicable para aviones no complejos, VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Procedimientos de atenuación del ruido — Aviones TERMINOLOGÍA CONSIDERACIONES GENERALES EJEMPLO	No es aplicable para aviones no complejos, VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Procedimientos de atenuación del ruido — Aviones	No es aplicable para aviones no complejos, VFR.
	CAT.OP.MPA.135(c)	Rutas y áreas de operación - Consideraciones generales	Reducciones para aeronaves no complejas, Ato-A, VFR, diurno.
	CAT.OP.MPA.140	Distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones bimotores sin aprobación ETOPS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A de aeronaves complejas
AMC1	CAT.OP.MPA.140(c)	Distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones	No es relevante para operaciones CAT A-to-A de

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		bimotors sin aprobación ETOPS CRITERIOS OPERACIONALES PARA AVIONES BIMOTORS PEQUEÑOS SIN CAPACIDAD ETOPS	aeronaves complejas
GM1	CAT.OP.MPA.140(c)	Distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones bimotors sin aprobación ETOPS VELOCIDAD DE CRUCERO CON UN MOTOR NO OPERATIVO (OEI)	No es relevante para operaciones CAT A-to-A de aeronaves complejas
	CAT.OP.MPA.150	Normas de abastecimiento de combustible	En parte no es aplicable para operaciones CAT A-to-A
AMC1	CAT.OP.MPA.150(b)	Normas de abastecimiento de combustible CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - AVIONES	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A
AMC2	CAT.OP.MPA.150(b)	Normas de abastecimiento de combustible UBICACIÓN DEL AERÓDROMO ALTERNATIVO EN RUTA (COMBUSTIBLE ERA)	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A
AMC3	CAT.OP.MPA.150(b)	Normas de abastecimiento de combustible CRITERIOS DE PLANIFICACIÓN - HELICÓPTEROS	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A
GM1	CAT.OP.MPA.150(b)	Normas de abastecimiento de combustible MÉTODO ESTADÍSTICO DE COMBUSTIBLE PARA CONTINGENCIAS - AVIONES	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Normas de abastecimiento de combustible COMBUSTIBLE PARA CONTINGENCIAS	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(ii)	Normas de abastecimiento de combustible AERÓDROMO ALTERNATIVO DE DESTINO	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A
	CAT.OP.MPA.151(a)	Normas de abastecimiento de combustible — Reducciones	Reducciones para aviones de performance clase B
	CAT.OP.MPA.151(b)	Normas de abastecimiento de	Reducciones para aviones no complejos, MTOM de 2 000

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		combustible — Reducciones	kg o menos, VFR diurno
	CAT.OP.MPA.151(c)	Normas de abastecimiento de combustible — Reducciones	Reducciones para helicópteros no complejos y operaciones de helicópteros locales.
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Instrucciones a pasajeros OPERACIONES CON UN SOLO PILOTO SIN TRIPULACIÓN DE CABINA INSTRUCCIONES A PASAJEROS	Reducción para las operaciones con un solo piloto sin tripulación de cabina
	CAT.OP.MPA.175	Preparación del vuelo	Reducción para aviones no complejos A-to-A en VFR, operación de helicóptero no complejo local en VFR diurno.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Preparación de vuelo PLAN DE VUELO OPERACIONAL – AERONAVES MOTOPROPULSADAS COMPLEJAS	No es aplicable para aviones no complejos.
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Preparación de vuelo PLAN DE VUELO OPERACIONAL – AERONAVES QUE NO SON MOTOPROPULSADAS COMPLEJAS Y OPERACIONES LOCALES	No es aplicable para aviones A-to-A no complejos en VFR; operación de helicóptero no complejo local en VFR diurno; Reducciones para aeronaves no complejas que no sean A-to-A en VFR y operaciones locales que no sean con helicópteros no complejos en VFR diurno.
GM1	CAT.OP.MPA.175(b)(5)	Preparación del vuelo TABLAS DE CONVERSIÓN	No es aplicable para aviones A-to-A no complejos en VFR; operación de helicóptero no complejo local en VFR diurno.
	CAT.OP.MPA.180	Selección de aeródromos - aviones	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.OP.MPA.181	Selección de aeródromos y sitios de operación - helicópteros	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selección de aeródromos y sitios de operación - helicópteros PREDICCIÓN DE ATERRIZAJE	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selección de aeródromos y sitios de operación - helicópteros ALTERNATIVOS FRENTE A LA COSTA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selección de aeródromos y sitios de operación - helicópteros PREDICCIÓN DE ATERRIZAJE	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(b)(1)	Selección de aeródromos y sitios de operación - helicópteros AERÓDROMO COSTERO	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(d)	Selección de aeródromos y sitios de operación - helicópteros ALTERNATIVOS FRENTE A LA COSTA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.OP.MPA.185	Mínimos de planificación para vuelos IFR - aviones	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Mínimos de planificación para aviones IFR MÍNIMOS DE PLANIFICACIÓN PARA AERÓDROMOS ALTERNATIVOS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Mínimos de planificación para IFR - aviones PROYECCIONES CLIMÁTICAS PARA AERÓDROMOS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.OP.MPA.186	Mínimos de planificación para vuelos IFR - helicópteros	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Mínimos de planificación para aviones IFR MÍNIMOS DE PLANIFICACIÓN PARA AERÓDROMOS ALTERNATIVOS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.OP.MPA.210	Miembros de la tripulación en sus estaciones:	Es parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A de ambiente multitripulación/con tripulación de cabina
AMC1	CAT.OP.MPA.210(b)	Miembros de la tripulación en sus estaciones POSICIONES DE ASIENTOS DE TRIPULACIÓN DE CABINA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A con tripulación de cabina

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
	CAT.OP.MPA.220	Medios de asistencia para evacuación de emergencia	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A de aeronaves complejas
	CAT.OP.MPA.245	Condiciones meteorológicas - Todas las aeronaves	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A IFR
	CAT.OP.MPA.246	Condiciones meteorológicas - aviones	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.OP.MPA.255	Hielo y otros contaminantes - Procedimientos de vuelo	No es relevante para vuelos CAT A-to-A en condiciones de hielo, reales o previstas
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Hielo y otros contaminantes - Procedimientos de vuelo VUELO EN CONDICIONES DE HIELO ESPERADO O REAL - AVIONES	No es relevante para vuelos CAT A-to-A en condiciones de hielo, reales o previstas
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Hielo y otros contaminantes - Procedimientos de vuelo VUELO EN CONDICIONES DE HIELO ESPERADO O REAL - HELICÓPTEROS	No es relevante para vuelos CAT A-to-A en condiciones de hielo, reales o previstas
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Gestión del combustible en vuelo - HELICÓPTEROS MOTOPROPULSADOS COMPLEJOS, QUE NO SEAN OPERACIONES LOCALES	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas/que no sean operaciones locales
GM1	CAT.OP.MPA.290	Detección de proximidad de suelo PROGRAMAS DE FORMACIÓN DE TRIPULACIÓN DE VUELO EN SISTEMA DE ADVERTENCIA Y ALARMA DE IMPACTO (TAWS)	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.OP.MPA.295	Uso de sistema anticolidión de a bordo (ACAS) PROGRAMAS DE FORMACIÓN DE TRIPULACIONES DE VUELO ACAS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.OP.MPA.295	Uso de sistema anticolidión de a bordo (ACAS) GENERAL	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.OP.MPA.295	Uso de sistema anticolidión de a bordo (ACAS)	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
	CAT.OP.MPA.305	Inicio y continuación de la aproximación	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305(e)	Inicio y continuación de la aproximación REFERENCIAS VISUALES PARA OPERACIONES DE APROXIMACIÓN POR INSTRUMENTOS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.OP.MPA.310	Procedimientos operativos—Altura de cruce del umbral - aviones	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Consideraciones generales DATOS DE PISTAS MOJADAS Y CONTAMINADAS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.200	Consideraciones generales	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.205	Despegue PÉRDIDA DE LONGITUD DE PISTA DEBIDO A LA ALINEACIÓN	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.POL.A.205	Despegue CONDICIÓN DE LA SUPERFICIE DE PISTA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.205	Despegue	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.210	Franqueamiento de obstáculos de despegue FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS DE DESPEGUE	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC2	CAT.POL.A.210	Franqueamiento de obstáculos de despegue EFECTO DE ÁNGULOS DE ALABEO	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC3	CAT.POL.A.210	Franqueamiento de obstáculos de despegue PRECISIÓN DE NAVEGACIÓN REQUERIDA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.POL.A.210	Franqueamiento de obstáculos de despegue PROCEDIMIENTOS DE CONTINGENCIA PARA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		FRANQUEAMIENTO DE OBSTÁCULOS	
	CAT.POL.A.210	Franqueamiento de obstáculos de despegue	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.215	En ruta - Un motor inoperativo (OEI) ANÁLISIS DE RUTA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.215	En ruta - Un motor inoperativo (OEI)	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.220	En ruta - Aviones con tres o más motores, dos motores inoperativos	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC2	CAT.POL.A.225	Aterrizaje – aeródromos de destino y alternativos APROXIMACIÓN FALLIDA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.225	Aterrizaje – aeródromos de destino y alternativos	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.225	Aterrizaje – aeródromos de destino y alternativos MEDICIÓN DE ALTITUD	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.POL.A.225	Aterrizaje – aeródromos de destino y alternativos GRADIENTE DE APROXIMACIÓN FALLIDA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.230	Aterrizaje – aeródromos de destino y alternativos FACTORIZACIÓN DE DATOS DE PERFORMANCE DE DISTANCIA DE ATERRIZAJE AUTOMÁTICO	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.230	Aterrizaje – pistas secas	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.POL.A.230	Aterrizaje – pistas secas MASA DE ATERRIZAJE	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
	CAT.POL.A.235	Aterrizaje - Pistas mojadas y contaminadas	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.240	Aprobación de operaciones con ángulos de alabeo incrementados	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.245	Aprobación de operaciones de aproximación de descenso pronunciado	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.250	Aprobación de operaciones de aterrizaje corto	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.310	Franqueamiento de obstáculos de despegue - aviones multimotores TRAYECTORIA DE VUELO DE DESPEGUE - NAVEGACIÓN ORIENTACIÓN DE CURSO VISUAL	Reducción para aviones de performance clase B, VFR diurno
	CAT.POL.A.310 (e)	Franqueamiento de obstáculos de despegue - aviones multimotores	Reducción para aviones de performance clase B, VFR diurno
	CAT.POL.A.345	Aprobación de operaciones de aproximación de descenso pronunciado	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas/altura de protección 35 pies o más
	CAT.POL.A.400	Despegue	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.POL.A.400	Despegue CONDICIÓN DE LA SUPERFICIE DE PISTA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.400	Despegue PÉRDIDA DE LONGITUD DE PISTA DEBIDO A LA ALINEACIÓN	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC2	CAT.POL.A.400	Despegue PENDIENTE DE PISTA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.405	Franqueamiento de obstáculos de despegue	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
AMC1	CAT.POL.A.405	Franqueamiento de obstáculos de despegue EFECTO DE ÁNGULOS DE ALABEO	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC2	CAT.POL.A.405	Franqueamiento de obstáculos de despegue PRECISIÓN DE NAVEGACIÓN REQUERIDA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.410	En ruta - Todos los motores en funcionamiento	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.415	En ruta - OEI	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.415	En ruta - OEI ANÁLISIS DE RUTA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.420	En ruta - Aviones con tres o más motores, dos motores inoperativos	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.425	Aterrizaje – aeródromos de destino y alternativos	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.425	Aterrizaje – aeródromos de destino y alternativos MEDICIÓN DE ALTITUD	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.430	Aterrizaje – pistas secas	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.POL.A.430	Aterrizaje – pistas secas FACTORES DE CORRECCIÓN DE DISTANCIA DE ATERRIZAJE	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC2	CAT.POL.A.430	Aterrizaje – pistas secas PENDIENTE DE PISTA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.POL.A.430	Aterrizaje – pistas secas MASA DE ATERRIZAJE	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.A.435	Aterrizaje - Pistas mojadas y	No es relevante para

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		contaminadas	operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.POL.H.110	Responsabilidad de obstáculos	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.POL.H.210	Trayectoria de vuelo de despegue	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.POL.MAB.105	Datos y documentación de la masa y centrado	Reducciones para aviones de performance clase B y helicópteros para la posición CG en la documentación de masa y centrado.
	CAT.IDE.A.120	Equipo para limpiar parabrisas	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - disposición para aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.120	Equipo para limpiar parabrisas MEDIOS PARA MANTENER LIMPIA UNA PARTE DEL PARABRISAS DURANTE LAS PRECIPITACIONES	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - disposición para aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.130	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR; parcialmente reducción para aeronaves no complejas.
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados INDICADOR DE DESLIZAMIENTO	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados ALTÍMETROS - IFR U OPERACIONES NOCTURNAS	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados MEDIOS PARA INDICAR EL FALLO DE LOS MEDIOS DEL SISTEMA INDICADOR DE VELOCIDAD PARA	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		PREVENIR MAL FUNCIONAMIENTO DEBIDO A CONDENSACIÓN O HIELO	
AMC1	CAT.IDE.A.130 (i)	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados ACTITUD DE ESPERA	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130(j)	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados SOPORTE PARA CARTAS	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.A.135	Equipos adicionales para operaciones con un solo piloto en condiciones IFR	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.A.140	Sistema de alerta de altitud	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Sistema de advertencia y de alarma de impacto (TAWS)	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Sistema de advertencia y de alarma de impacto (TAWS) ALERTA DE DESVIACIÓN DE PENDIENTE DE PLANEAMIENTO DESCENDENTE EXCESIVA PARA TAWS CLASE A	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Sistema anticollisión de a bordo (ACAS)	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Equipos de detección meteorológica de a bordo	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas / MOPSC>9 / aviones presurizados
AMC1	CAT.IDE.A.160	Equipos de detección meteorológica de a bordo CONSIDERACIONES GENERALES	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas / MOPSC>9 / aviones presurizados
	CAT.IDE.A.165	Equipos adicionales para operaciones en condiciones de	No es relevante para operaciones CAT A-to-A -

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		formación de hielo de noche	operaciones en condiciones de hielo previstas o reales
	CAT.IDE.A.170	Sistema de interfono para tripulación de vuelo	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - operaciones multipiloto
AMC1	CAT.IDE.A.170	Sistema de interfono para la tripulación de vuelo TIPO DE INTERFONO PARA TRIPULACIÓN DE VUELO	No es relevante para operaciones CAT (A-to-A) - operaciones multipiloto
	CAT.IDE.A.175	Sistema de interfono del tripulante	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.175	Sistema de interfono del tripulante ESPECIFICACIONES	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.180	Sistema de megafonía	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.180	Sistema de megafonía ESPECIFICACIONES	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.185	Registrador de voz de la cabina de vuelo	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.185	Registrador de voz de la cabina de vuelo CONSIDERACIONES GENERALES	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.190	Registrador de datos de vuelo	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.190	Registrador de datos de vuelo LISTA DE PARÁMETROS A SER REGISTRADOS PARA AEROPLANOS QUE RECIBIERON UN PRIMER CofA INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1 DE ENERO DE 2016	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC2	CAT.IDE.A.190	Registrador de datos de vuelo LISTA DE PARÁMETROS A SER REGISTRADOS PARA AEROPLANOS QUE RECIBIERON UN PRIMER CofA	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1 DE ABRIL DE 1998 Y ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2016	
AMC3	CAT.IDE.A.190	Registrador de datos de vuelo ESPECIFICACIONES DE PERFORMANCE PARA PARÁMETROS A SER REGISTRADOS PARA AEROPLANOS QUE RECIBIERON UN PRIMER CofA INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1 DE ABRIL DE 1998 Y ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2016	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC4	CAT.IDE.A.190	Registrador de datos de vuelo LISTA DE PARÁMETROS A SER REGISTRADOS PARA AEROPLANOS QUE RECIBIERON UN PRIMER CofA INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1 DE ENERO DE 1990 HASTA E INCLUYENDO EL 31 DE MARZO DE 1998	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC5	CAT.IDE.A.190	Registrador de datos de vuelo ESPECIFICACIONES DE PERFORMANCE PARA PARÁMETROS A SER REGISTRADOS PARA AEROPLANOS QUE RECIBIERON UN PRIMER CofA INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1 DE JUNIO DE 1990 HASTA E INCLUYENDO EL 31 DE MARZO DE 1998	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC6	CAT.IDE.A.190	Registrador de datos de vuelo LISTA DE PARÁMETROS A SER REGISTRADOS PARA AEROPLANOS QUE RECIBIERON UN PRIMER COFA INDIVIDUAL ANTES DEL 1 DE JUNIO DE 1990	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.195	Registro de enlace de datos	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.195	Registro de enlace de datos GENERAL	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.IDE.A.195	Registro de enlace de datos GENERAL	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
	CAT.IDE.A.200	Registrador de combinación	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.200	Registrador de combinación CONSIDERACIONES GENERALES	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.210	Señales de abrochar el cinturón de seguridad y no fumar	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - pasajeros no visibles desde los asientos de la tripulación de vuelo
	CAT.IDE.A.215	Puertas interiores y cortinas	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aviones grandes
AMC1	CAT.IDE.A.215	Puertas interiores y cortinas INDICACIÓN DE CARTELES	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aviones grandes
	CAT.IDE.A.225	Botiquín médico de emergencia	No es relevante a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.225	Botiquín médico de emergencia CONTENIDO DEL BOTIQUÍN MÉDICO DE EMERGENCIA	No es relevante a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC2	CAT.IDE.A.225	Botiquín médico de emergencia TRANSPORTE EN CONDICIONES DE SEGURIDAD	No es relevante a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC3	CAT.IDE.A.225	Botiquín médico de emergencia ACCESO AL BOTIQUÍN MÉDICO DE EMERGENCIA	No es relevante a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC4	CAT.IDE.A.225	Botiquín médico de emergencia MANTENIMIENTO DEL BOTIQUÍN MÉDICO DE EMERGENCIA	No es relevante a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.230	Oxígeno de primeros auxilios	No es relevante para vuelo CAT A-to-A con altitudes superiores a 25,000 pies
GM1	CAT.IDE.A.230	Oxígeno de primeros auxilios CONSIDERACIONES GENERALES	No es relevante para vuelo CAT A-to-A con altitudes superiores a 25,000 pies

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
	CAT.IDE.A.235	Oxígeno suplementario — Aviones presurizados	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aviones presurizados
AMC1	CAT.IDE.A.235	Oxígeno suplementario — Aviones presurizados GENERAL	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aviones presurizados
AMC2	CAT.IDE.A.235	Oxígeno suplementario - aviones presurizados REQUERIMIENTOS DE OXÍGENO PARA COCUPANTES DE ASIENTOS DEL COMPARTIMIENTO DE TRIPULACIÓN DE VUELO Y TRIPULACIÓN DE CABINA LLEVADO ADICIONALMENTE AL NÚMERO MÍNIMO REQUERIDO DE TRIPULACIÓN DE CABINA	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aviones presurizados
GM1	CAT.IDE.A.235	Oxígeno suplementario — Aviones presurizados MÁSCARAS DE USO RÁPIDO	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - aviones presurizados
	CAT.IDE.A.245	Equipo respiratorio de protección para tripulación	No es relevante/aplicable a operaciones CAT A-to-A - aviones presurizados/aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.245	Equipo respiratorio de protección para tripulación EQUIPO RESPIRATORIO DE PROTECCIÓN (PBE)	No es relevante/aplicable a operaciones CAT A-to-A - aviones presurizados/aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.255	Hachas y palancas de pata de cabra	No es relevante/aplicable a operaciones CAT A-to-A - aviones presurizados/aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.255	Hachas y palancas de pata de cabra ALMACENAMIENTO DE HACHAS Y PALANCAS DE PATA DE CABRA	No es relevante/aplicable a operaciones CAT A-to-A - aviones presurizados/aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.265	Medios para evacuación de emergencia	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - altura de salida mayor a 6

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
			pies
	CAT.IDE.A.270	Megáfonos	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megáfonos UBICACIÓN DE MEGÁFONOS	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.A.275	Alumbrado y señalización de emergencia	No es aplicable a operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Auriculares	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Auriculares CONSIDERACIONES GENERALES	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Auriculares CONSIDERACIONES GENERALES	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.A.335	Panel selector del audio	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.A.345	Equipo de comunicaciones y navegación para operaciones IRF o VFR en rutas no navegables por referencia visual	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Equipo de comunicaciones y navegación para operaciones bajo IRF o VFR en rutas no navegables por referencia visual DOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN INDEPENDIENTES	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Equipos de comunicación y navegación para operaciones IFR o VFR en rutas no navegables por referencia a puntos de referencia visuales NÚMERO Y TIPO ACEPTABLES DE EQUIPO DE COMUNICACIONES Y NAVEGACIÓN	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
AMC2	CAT.IDE.A.345	Equipos de comunicación y navegación para operaciones IFR o VFR en rutas no navegables por referencia a puntos de referencia visuales NÚMERO Y TIPO ACEPTABLES DE EQUIPO DE COMUNICACIONES Y NAVEGACIÓN	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Equipo de comunicaciones y navegación para operaciones bajo IRF o VFR en rutas no navegables por referencia visual FALLO DE UNA UNIDAD INDIVIDUAL	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Equipo de comunicaciones y navegación para operaciones bajo IRF o VFR en rutas no navegables por referencia visual EQUIPO HF EN CIERTAS RUTAS MNPS	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Equipo de comunicaciones y navegación para operaciones bajo IRF o VFR en rutas no navegables por referencia visual REQUERIMIENTOS DE ESPACIO AÉREO APLICABLES	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.H.115	Luces de operación	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Luces de operación LUZ DE ATERRIZAJE	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.H.130	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados MEDIOS PARA INDICAR EL FALLO DE LOS MEDIOS DE PREVENCIÓN DE MAL FUNCIONAMIENTO DEBIDO A CONDENSACIÓN O HIELO DEL SISTEMA INDICADOR DE	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		VELOCIDAD	
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f) (6)	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados ILUMINACIÓN DE MEDIOS DE ESPERA PARA MEDIR Y VISUALIZAR ACTITUD	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	Operaciones bajo IFR o de noche — Instrumentos de vuelo y de navegación y equipos asociados SOPORTE PARA CARTAS	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.H.135	Equipos adicionales para operaciones con un solo piloto en condiciones IFR	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.H.160	Equipos de detección meteorológica de a bordo	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Equipos de detección meteorológica de a bordo CONSIDERACIONES GENERALES	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.H.165	Equipos adicionales para operaciones en condiciones de formación de hielo de noche	No es relevante para vuelos CAT A-to-A en condiciones de hielo, reales o previstas
	CAT.IDE.H.170	Sistema de interfono para tripulación de vuelo	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - ambiente multipiloto
AMC1	CAT.IDE.H.170	Sistema de interfono para la tripulación de vuelo TIPO DE INTERFONO PARA TRIPULACIÓN DE VUELO	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - ambiente multipiloto
	CAT.IDE.H.175	Sistema de interfono del tripulante	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - que llevan a miembros de la tripulación que no sean tripulación de vuelo
AMC1	CAT.IDE.H.175	Sistema de interfono del tripulante ESPECIFICACIONES Y CARACTERÍSTICAS	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - que llevan a miembros de la tripulación que no sean tripulación de vuelo

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
	CAT.IDE.H.180	Sistema de megafonía	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.H.185	Registrador de voz de la cabina de vuelo	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.H.185	Registrador de voz de la cabina de vuelo CONSIDERACIONES GENERALES	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.H.190	Registrador de datos de vuelo	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.H.190	Registrador de datos de vuelo LISTA DE PARÁMETROS A SER REGISTRADOS PARA HELICÓPTEROS CON UN MCTOM DE MÁS DE 3 175 KG Y QUE RECIBIERON UN PRIMER CofA INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1 DE ENERO DE 2016	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC2	CAT.IDE.H.190	Registrador de datos de vuelo LISTA DE PARÁMETROS A SER REGISTRADOS PARA HELICÓPTEROS CON UN MCTOM DE MÁS DE 3 175 KG Y QUE RECIBIERON UN PRIMER COFA INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1 DE AGOSTO DE 1999 Y ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2016 Y HELICÓPTEROS CON UN MCTOM DE MÁS DE 7 000 KG O UN MPSC DE MÁS DE NUEVE Y QUE RECIBIERON UN PRIMER CofA INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1 DE ENERO DE 1989 Y ANTES DEL 1 DE AGOSTO DE 1999	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC3	CAT.IDE.H.190	Registrador de datos de vuelo ESPECIFICACIONES DE PERFORMANCE PARA PARÁMETROS A SER REGISTRADOS PARA HELICÓPTEROS CON UN MCTOM DE MÁS DE 3 175 KG Y QUE RECIBIERON UN PRIMER CofA INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		DE AGOSTO DE 1999 Y ANTES DEL 1 DE ENERO DE 2016 Y HELICÓPTEROS CON UN MCTOM DE MÁS DE 7 000 KG O UN MPSC DE MÁS DE NUEVE Y QUE RECIBIERON UN PRIMER CofA INDIVIDUAL EN O DESPUÉS DEL 1 DE ENERO DE 1989 Y ANTES DEL 1 DE AGOSTO DE 1999	
	CAT.IDE.H.195	Registro de enlace de datos	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.H.195	Registro de enlace de datos GENERAL	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
GM1	CAT.IDE.H.195	Registro de enlace de datos GENERAL	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.H.200	Registrador de combinación de datos de vuelo y voz de cabina	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.H.200	Registrador de combinación de datos de vuelo y voz de cabina CONSIDERACIONES GENERALES	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.H.240	Oxígeno suplementario — helicópteros no presurizados	Reducciones para helicópteros no complejos y no presurizados.
	CAT.IDE.H.270	Megáfonos	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megáfonos UBICACIÓN DE MEGÁFONOS	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.H.275	Alumbrado y señalización de emergencia	No es aplicable para operaciones CAT A-to-A - aeronaves complejas
	CAT.IDE.H.335	Panel selector del audio	No es relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
	CAT.IDE.H.345	Equipo de comunicaciones y navegación para operaciones bajo	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A

	Referencia de la disposición	Referencia de disposición	Explicación
		IRF o VFR en rutas no navegables por referencia visual	- IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Equipo de comunicación y navegación para operaciones IRF o VFR en rutas no navegables por referencia visual DOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN INDEPENDIENTES	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Equipos de comunicación y navegación para operaciones IFR o VFR en rutas no navegables por referencia a puntos de referencia visuales NÚMERO Y TIPO ACEPTABLES DE EQUIPO DE COMUNICACIONES Y NAVEGACIÓN	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Equipos de comunicación y navegación para operaciones IRF o VFR en rutas no navegables por referencia visual FALLO DE UNA UNIDAD INDIVIDUAL	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Equipos de comunicación y navegación para operaciones IRF o VFR en rutas no navegables por referencia visual REQUISITOS DE ESPACIO AÉREO APLICABLES	Parcialmente no relevante para operaciones CAT A-to-A - IFR

Anexo 3: Siglas y abreviaturas utilizadas

AAC	comunicación administrativa aeronáutica
AAD	desviación respecto a la altitud asignada
AAL	sobre el nivel del aeródromo
AC	corriente alterna
ACAS II	sistema anticolidión de a bordo de tipo II
ADF	estación radiogoniométrica automática
ADG	generador neumático
ADS	vigilancia dependiente automática
ADS-B	vigilancia dependiente automática por radiodifusión
ADS-C	vigilancia dependiente automática por contrato
AeMC	centro de medicina aeronáutica
AEO	todos los motores en funcionamiento
AFCS	sistema automático de control del vuelo
AFM	manual de vuelo de la aeronave
AFN	notificación de vuelo de la aeronave
AFN	Notificación de la dependencia ATS
AGL	sobre el nivel del terreno
AHRS	sistema de referencia de actitud y rumbo
AIS	servicio de información aeronáutica
ALS	sistema de luces de aproximación
ALSF	sistema de luces de aproximación con luces de destellos consecutivos
AMC	medios de cumplimiento aceptables
AMSL	sobre el nivel del mar
ANP	performance de navegación real

AOC	certificado de operador aéreo
APCH	aproximación
APU	unidad de potencia auxiliar
APV	procedimiento de aproximación con guía vertical
AR	ruta ATS
AR	autorización requerida
AR	requisitos aplicables a las autoridades
ARA	aproximación con radar de a bordo
ASC	Comité de Seguridad Aérea
ASDA	distancia disponible de aceleración-parada
ATC	control del tránsito aéreo
ATO	organización de formación aprobada
ATPL	licencia de piloto de transporte de línea aérea
ATQP	programa alternativo de formación y cualificación
ATS	servicios de tránsito aéreo
AVGAS	gasolina de aviación
AVTAG	combustible de alta volatilidad
B-RNAV	navegación de área básica
BALS	sistema básico de luces de aproximación
CAP	parámetros de acceso del controlador
CDFA	descenso continuo para aproximación final
CDL	lista de desviaciones de la configuración
CFIT	impacto contra el suelo sin pérdida de control
CG	centro de gravedad
cm	centímetros
CM	gestión de la configuración / contexto
CMA	enfoque de supervisión permanente

CMV	visibilidad meteorológica convertida
CMPA	aeronaves motopropulsadas complejas
CofA	certificado de aeronavegabilidad
CPA	punto más cercano de aproximación
CPDLC	comunicaciones por enlace de datos entre controlador y piloto
CPL	licencia de piloto comercial
CRM	gestión de recursos de la tripulación.
CRT	herramienta de respuesta a los comentarios
CVR	registrador de voz de la cabina de vuelo
DA	altitud de decisión
D-ATIS	Servicio automático de información terminal (ATIS) por enlace de datos
DC	corriente continua
DCL	autorización de salida
DDM	diferencia de profundidad de modulación
D-FIS	servicio de información de vuelo por enlace de datos
DGOR	informe de incidencias con mercancías peligrosas
DH	altura de decisión
DME	equipo de medición de distancias
D-OTIS	Servicio operativo de información terminal (OTIS) por enlace de datos
DR	distancia de decisión
DSTRK	derrota deseada
EASP	Programa de la Agencia Europea de Seguridad Aérea
EC	Comisión Europea
EFB	documentación electrónica de vuelo
EFIS	sistema de instrumentos electrónicos de vuelo
EGT	temperatura de los gases de escape

ELT(AD)	transmisor de localización de emergencia con despliegue automático
ELT(AF)	transmisor de localización de emergencia (automático y fijo)
ELT(AP)	transmisor de localización de emergencia (automático y portátil)
ELT(S)	transmisor de localización de emergencia de supervivencia
EPE	estimación del error de posición
EPR	relación de presión del motor
EPU	estimación de la incertidumbre respecto a la posición
ERA	alternativo en ruta (aeródromo)
ESSG	Grupo director europeo para la evaluación de la seguridad de aeronaves extranjeras (SAFA)
ETOPS	operaciones de alcance extendido con aviones bimotor
ETSO	Estándar Técnico Europeo
EUROCAE	Organización Europea de Equipos de Aviación Civil
EVS	sistema mejorado de visión
FAA	Federal Aviation Administration (Administración Federal de Aviación de EE.UU.)
FAF	punto de referencia de aproximación final
FAK	botiquín de primeros auxilios
FALS	sistema completo de luces de aproximación
FANS	futuro sistema de navegación aérea
FAP	punto de referencia de aproximación final
FATO	área de aproximación final y despegue
FDM	supervisión de los datos de vuelo
FDR	registrador de datos de vuelo
FFS	simulador de vuelo completo
FI	instructor de vuelo
FL	nivel de vuelo

FM	modulador de frecuencia
FMS	sistema de gestión del vuelo
FOR	campo de observación
FOV	campo visual
FSTD	dispositivo de entrenamiento con simulación de vuelo
ft	feet
FTD	dispositivo de entrenamiento de vuelo
g	gramo
g	gravedad
GBAS	sistema de aumentación con base terrestre
GCAS	sistema para la prevención de colisiones con el terreno
GIDS	sistema de detección de hielo con base terrestre
GLS	sistema de aterrizaje GBAS
GM	material de orientación
GNSS	sistema de navegación global por satélite
GPS	sistema de posicionamiento global
GPWS	sistema de aviso de proximidad al suelo
HEMS	servicio médico de emergencias con helicóptero
HF	alta frecuencia
HI/MI	alta intensidad / media intensidad
HIALS	sistema de luces de aproximación de alta intensidad
HLL	lista de limitaciones de la heliplataforma
HoT	tiempo entre deshielo y despegue
hPa	hectopascal
HUD	visualización frontal
HUDLS	sistema de guía frontal en el aterrizaje
IAF	punto de referencia de aproximación inicial
IALS	sistema de luces de aproximación intermedia

ICAO	Organización de Aviación Civil Internacional
IF	punto de referencia intermedio
IFR	reglas de vuelo por instrumentos
IGE	efecto suelo
ILS	sistema de aterrizaje por instrumentos
IMC	condiciones meteorológicas instrumentales
inHg	pulgadas de mercurio
INS	sistema de navegación inercial
IORS	sistema interno de notificación de incidencias
IP	punto intermedio
IR	disposición de aplicación
IRNAV/IAN	navegación de área integrada
IRS	sistema de referencia inercial
ISA	atmósfera estándar internacional
IV	intravenoso
JAA	Joint Aviation Authorities (Autoridades Aeronáuticas Conjuntas)
JAR	Requisitos Aeronáuticos Conjuntos
JET 1 / A / A1	queroseno
JET B	combustible de alta volatilidad
JIP	Procedimiento de Aplicación Conjunta
JP-4	combustible de alta volatilidad
km	kilómetro
kN	kilonewton
KSS	fórmula de Ktitorov, Simin y Sindalovskii
kt	nudo
LAT/LONG	latitud/longitud
LED	diodo emisor de luz

LIFUS	vuelo de línea bajo supervisión
LNAV	navegación lateral
LoA	carta de aceptación
LOC	localizador
LOE	evaluación orientada a la línea
LOFT	entrenamiento de vuelo orientado a la línea
LOS	superficie de obstáculos limitados
LOUT	menor temperatura de uso operativo
LP	performance del localizador
LPV	aproximación de precisión lateral con guía vertical
LRNS	sistema de navegación de largo alcance
LVO	operaciones con baja visibilidad
LVP	procedimientos de baja visibilidad
LVTO	despegue con baja visibilidad
m	metros
MALS	sistema de luces de aproximación de media intensidad
MALSF	sistema de luces de aproximación de media intensidad con luces de destellos consecutivos
MALSR	sistema de luces de aproximación de media intensidad con luces de alineación de la pista de aterrizaje
MAPt	punto de aproximación frustrada
MCTOM	masa máxima de despegue certificada
MDA	altitud mínima de descenso
MDA/H	altitud/altura mínima de descenso
MDH	altura mínima de descenso
MEA	altitud mínima de seguridad en ruta
MEL	lista de equipos mínimos
METAR	informe meteorológico de aeródromo
MGA	altitud mínima de seguridad según cuadrícula

MHz	Megahercios
MID	punto medio
ml	mililitros
MLS	sistema de aterrizaje por microondas
MMEL	lista maestra de equipos mínimos
MNPS	especificaciones mínimas de performance de navegación
MOC	mínimo de franqueamiento de obstáculos
MOCA	altitud mínima de franqueamiento de obstáculos
MOPS	disposición sobre performance operativa mínima
MORA	altitud mínima fuera de ruta
MPSC	configuración máxima de plazas de pasajeros
mSv	milisieverts
NADP	procedimiento de salida con atenuación del ruido
NALS	sin sistema de luces de aproximación
NAV	navegación
NDB	radiofaro no direccional
N _F	velocidad de turbina de potencia libre
NM	millas náuticas
NOTAM	aviso a los aviadores
NPA	aproximación de no precisión
NVG	gafas de visión nocturna
OAT	temperatura del aire exterior
OCH	altura de franqueamiento de obstáculos
OCL	autorización oceánica
ODALS	sistema omnidireccional de luces de aproximación
OEI	un motor inoperativo
OFS	superficie libre de obstáculos

OGE	fuera del efecto suelo
OIP	punto de inicio de la compensación
OM	manual de operaciones
ONC	carta de navegación operativa
OSD	datos de idoneidad operativa
otCMPA	aeronaves motopropulsadas no complejas
PAPI	indicador de precisión de la trayectoria de aproximación
PAR	radar de aproximación de precisión
PBE	equipo respiratorio de protección
PBN	navegación basada en la performance
PCDS	sistema de dispositivos de transporte de personal
PDP	punto predeterminado
PNR	punto de no retorno
POH	manual operativo del piloto
PRM	persona con movilidad reducida
QFE	presión atmosférica a la elevación del aeródromo (o en el umbral de la pista)
QNH	presión atmosférica a altura náutica
R/T	radiotelefonía
RA	aviso de resolución
RAT	turbina de aire de impacto
RCC	centros de coordinación de operaciones de salvamento
RCF	combustible para contingencias reducido
RCLL	luces de eje de pista
RFC	carta de información de ruta
RNAV	navegación de área
RNAV 5	B-RNAV, navegación de área básica
RNP	performance de navegación requerida

RNPX	performance de navegación requerida X
ROD	régimen de descenso
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics (Comisión radiotécnica para la aeronáutica de EE.UU.)
RTZL	luces de la zona de toma de contacto en la pista
RVR	alcance visual en pista
RVSM	separación vertical mínima reducida
SACA	evaluación de la seguridad de las aeronaves de la comunidad
SAFA	evaluación de la seguridad de las aeronaves extranjeras
SAE ARP	práctica aeroespacial recomendada por la SAE (Society of Automotive Engineers, Sociedad de Ingenieros Automotrices)
SALS	sistema sencillo de luces de aproximación
SALSF	sistema corto de luces de aproximación con luces de destellos consecutivos
SAP	aproximación estabilizada
SAP	parámetros de acceso del sistema
SAR	búsqueda y salvamento
SBAS	sistema de aumentación basado en satélites
SCP	categorías especiales de pasajeros
SID	salida instrumental estándar
SMS	sistema de gestión de la seguridad
SPECI	informe meteorológico aeronáutico eSPECIAL
SRA	aproximación con radar de vigilancia
SRE	elemento de radar de vigilancia
SSALF	sistema simplificado y corto de luces de aproximación con luces de destellos consecutivos
SSALR	sistema corto y simplificado de luces de aproximación con luces de alineación de la pista de aterrizaje
SSALS	sistema corto y simplificado de luces de aproximación
SSP	Programa de seguridad del Estado

SSR	radar secundario de vigilancia (notificación de altitud de presión)
STC	certificado de tipo suplementario
SVS	sistema de visión sintética
TA	asesoramiento de tránsito
TAC	carta de aproximación terminal
TAFS	pronósticos de aeródromo
TAS	velocidad verdadera
TAWS	sistema de advertencia y alarma de impacto
TCAS	sistema de alerta de tráfico aéreo para la prevención de colisiones
TCCA	Transport Canada Civil Aviation (Autoridad aeronáutica de Canadá)
TDP	punto de decisión para el despegue
TDZ	zona de toma de contacto
THR	umbral
TODA	distancia de despegue disponible
TORA	recorrido de despegue disponible
TRI	instructor de habilitación de tipo
TSE	error total del sistema
TVE	error vertical total
TWIP	información meteorológica terminal para pilotos
UMS	sistema de supervisión del uso
UTC	tiempo universal coordinado
UTR	sujeción del torso superior
V _{AT}	velocidad indicada en el umbral
VDF	estación radiogoniométrica de muy alta frecuencia
VFR	reglas de vuelo visual
VHF	muy alta frecuencia
VIS	visibilidad
VMC	condiciones meteorológicas visuales

V _{MO}	máxima velocidad de funcionamiento
VNAV	navegación vertical
VOR	radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia
V _{S1G}	velocidad de pérdida a 1 g
V _{SO}	velocidad de entrada en pérdida
V _Y	velocidad correspondiente al régimen de ascenso óptimo
WAC	carta aeronáutica mundial
WXR	radar meteorológico
ZFT	sin tiempo de vuelo
ZFTT	formación sin tiempo de vuelo