



*Nota de envío*

15/7/04

**SUPLEMENTO DEL**

**ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES**

**PARTE II — AVIACIÓN GENERAL**  
**INTERNACIONAL — AVIONES**

**(Sexta edición)**

1. El Suplemento adjunto sustituye a todos los anteriores Suplementos del Anexo 6, Parte II, y comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 15 de julio de 2004 con respecto a todas las enmiendas, incluyendo la Enmienda 22.
  2. Este Suplemento debe insertarse al final del Anexo 6, Parte II (sexta edición). Las diferencias adicionales que envíen los Estados contratantes se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.
-

**SUPLEMENTO DEL ANEXO 6 — OPERACIÓN  
DE AERONAVES**

**Parte II — Aviación general internacional — Aviones**

**(Sexta edición)**

Diferencias notificadas a la OACI, de conformidad con el Artículo 38 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* y la resolución del Consejo del 21 de noviembre de 1950, entre los reglamentos y métodos nacionales de los Estados contratantes y las correspondientes normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 6, Parte II.

JULIO DE 2004

**REGISTRO DE ENMIENDAS DEL SUPLEMENTO**

<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha</i>	<i>Anotada por</i>

**ENMIENDAS DEL ANEXO 6, PARTE II, ADOPTADAS O APROBADAS POR EL CONSEJO CON POSTERIORIDAD A LA SEXTA EDICIÓN, PUBLICADA EN JULIO DE 1998**

<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>	<i>Núm.</i>	<i>Fecha de adopción o aprobación</i>	<i>Fecha de aplicación</i>
19	15/3/99	4/11/99			
20	15/3/00	2/11/99			
21	9/3/01	1/11/01			
22	15/3/02	28/11/02			

## 1. Estados contratantes que han notificado diferencias a la OACI

Los Estados contratantes que figuran a continuación han notificado a la OACI las diferencias que existen entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas y métodos recomendados internacionales del Anexo 6, Parte II (sexta edición), incluyendo la Enmienda 22, o han enviado comentarios con respecto a su aplicación.

Los números de páginas indicados para cada Estado y las fechas de publicación de dichas páginas corresponden a las páginas de este Suplemento.

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Alemania	15/10/02	2	15/7/04
Argentina	17/4/02	2	15/7/04
Belarús	6/11/02	1	15/7/04
Bélgica	22/5/02	1	15/7/04
Brasil	6/1/03	2	15/7/04
Chile	24/6/02	1	15/7/04
China	23/10/02	1	15/7/04
Croacia	28/5/02	1	15/7/04
Estados Unidos	6/11/02	6	15/7/04
Francia	21/10/02	2	15/7/04
Islas Cook	13/10/02	3	15/7/04
Italia	31/5/02	1	15/7/04
Japón	24/5/02	2	15/7/04
Malasia	21/5/02	1	15/7/04
Myanmar	22/1/03	1	15/7/04
Noruega	6/11/02	1	15/7/04
Panamá	7/1/03	1	15/7/04
Reino Unido	8/11/02	2	15/7/04
República Checa	13/3/03	1	15/7/04
República de Corea	30/10/02	1	15/7/04
Samoa	29/5/03	3	15/7/04
Singapur	21/11/01	1	15/7/04
Suecia	12/3/03	2	15/7/04
Uganda	14/6/02	1	15/7/04

## 2. Estados contratantes que han notificado a la OACI que no existen diferencias

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>
Bahamas	22/11/02	Grecia	28/10/02
Bahrein	2/6/02	Iraq	22/6/02
Barbados	18/4/02	Irlanda	5/10/03
Burundi	18/6/02	Jordania	9/10/02
China (RAE de Hong Kong)	23/10/02	Kuwait	17/8/02
Emiratos Árabes Unidos	21/9/02	Paraguay	20/6/02
Eslovaquia	26/8/02	Portugal	28/10/02
Estonia	29/10/02	Rumania	28/10/02
Ghana	3/6/02		

**3. Estados contratantes de los cuales no se ha recibido información**

Afganistán	Guinea	Pakistán
Albania	Guinea-Bissau	Palau
Andorra	Guinea Ecuatorial	Papua Nueva Guinea
Angola	Guyana	Perú
Antigua y Barbuda	Haití	Polonia
Arabia Saudita	Honduras	Qatar
Argelia	Hungría	República Árabe Siria
Armenia	India	República Centrafricana
Australia	Indonesia	República Democrática del Congo
Austria	Irán (República Islámica del)	República Democrática
Azerbaiyán	Islandia	Popular Lao
Bangladesh	Islas Marshall	República de Moldova
Belice	Islas Salomón	República Dominicana
Benin	Israel	República Popular Democrática
Bhután	Jamahiriya Árabe Libia	de Corea
Bolivia	Jamaica	República Unida de Tanzania
Bosnia y Herzegovina	Kazajistán	Rwanda
Botswana	Kenya	Saint Kitts y Nevis
Brunei Darussalam	Kirguistán	San Marino
Bulgaria	Kiribati	Santa Lucía
Burkina Faso	La ex República Yugoslava	Santo Tomé y Príncipe
Cabo Verde	de Macedonia	San Vicente y las Granadinas
Camboya	Lesotho	Senegal
Camerún	Letonia	Serbia y Montenegro
Canadá	Líbano	Seychelles
Chad	Liberia	Sierra Leona
Chipre	Lituania	Somalia
Colombia	Luxemburgo	Sri Lanka
Comoras	Madagascar	Sudáfrica
Congo	Malawi	Sudán
Costa Rica	Maldivas	Suiza
Côte d'Ivoire	Malí	Suriname
Cuba	Malta	Swazilandia
Dinamarca	Marruecos	Tailandia
Djibouti	Mauricio	Tayikistán
Ecuador	Mauritania	Togo
Egipto	México	Tonga
El Salvador	Micronesia (Estados Federados de)	Trinidad y Tabago
Eritrea	Mónaco	Túnez
Eslovenia	Mongolia	Turkmenistán
España	Mozambique	Turquía
Etiopía	Namibia	Ucrania
Federación de Rusia	Nauru	Uruguay
Fiji	Nepal	Uzbekistán
Filipinas	Nicaragua	Vanuatu
Finlandia	Níger	Venezuela
Gabón	Nigeria	Viet Nam
Gambia	Nueva Zelandia	Yemen
Georgia	Omán	Zambia
Granada	Países Bajos	Zimbabwe
Guatemala		

**4. Párrafos con respecto a los cuales se han notificado diferencias**

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
Generalidades	Bélgica Croacia Estados Unidos Myanmar	4.6.4 4.8 4.8.1.1 4.9 4.10	Estados Unidos Argentina Argentina Reino Unido Reino Unido Suecia
Capítulo 1 — Definiciones	Argentina Estados Unidos Islas Cook Reino Unido Samoa Suecia	4.11 4.12  4.13  4.14 4.15.4 4.17	Estados Unidos Islas Cook Samoa Islas Cook Samoa Suecia Alemania Estados Unidos Suecia
Capítulo 3 — Generalidades	Italia		Suecia
3.2	Islas Cook Samoa	4.18.1	Alemania Estados Unidos
3.3	Panamá		Islas Cook
3.5	Alemania Estados Unidos Islas Cook Japón Samoa	4.18.2	Samoa Alemania Estados Unidos Islas Cook Samoa
Capítulo 4 — Generalidades	Estados Unidos Italia	Capítulo 5 — Generalidades	Italia
4.1.6.1	Alemania	Capítulo 6 — Generalidades	Argentina Estados Unidos
4.3.1	Argentina Estados Unidos Suecia	6.1.1	Reino Unido Singapur
4.3.2	Estados Unidos	6.1.3	Estados Unidos
4.4.2	Brasil	6.1.3.1.1	Alemania Brasil Estados Unidos Francia Islas Cook
4.5	Francia		Japón Panamá Reino Unido Samoa Suecia
4.6.2.1	Panamá		Alemania
4.6.2.2	Estados Unidos Estados Unidos Francia Reino Unido	6.1.3.1.2	Brasil Estados Unidos Francia
4.6.3.1	Francia Islas Cook Reino Unido Samoa		
4.6.3.2	Islas Cook Samoa		
4.6.3.3	Islas Cook Panamá Samoa		

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
	Islas Cook	6.5.2	Brasil
	Italia		Italia
	Japón		Suecia
	Samoa	6.5.3	Italia
6.1.3.1.3	Estados Unidos	6.6	Argentina
	Francia		Estados Unidos
	Islas Cook	6.7	Estados Unidos
	Samoa		Francia
6.1.4	Brasil		Islas Cook
	Suecia		Japón
6.1.4.1	Islas Cook		Reino Unido
	Japón		República Checa
	Reino Unido		Samoa
	Samoa	6.8	Islas Cook
6.1.4.2	Alemania		Panamá
	Islas Cook		Samoa
	Italia	6.9	Estados Unidos
	Japón		Malasia
	Reino Unido		Suecia
	Samoa	6.9.1	Belarús
6.2.1	Estados Unidos		Estados Unidos
	República Checa		Francia
	Suecia		Islas Cook
6.2.2	Estados Unidos		Japón
	Francia		Samoa
	Italia	6.9.2	Alemania
	Japón		Chile
6.3	Uganda		Estados Unidos
6.3.1	Brasil		Francia
	Estados Unidos		Islas Cook
	Islas Cook		Japón
	Italia		Noruega
	Japón		Samoa
	Reino Unido	6.9.3	Alemania
	Samoa		Brasil
6.3.2.1	Estados Unidos		China
	Italia		Estados Unidos
6.3.3	Estados Unidos		Francia
	Italia		Islas Cook
	Japón		República de Corea
	Reino Unido		Samoa
6.4	Brasil	6.9.4	Alemania
	Estados Unidos		Argentina
	Islas Cook		Brasil
	Italia		China
	Panamá		Estados Unidos
	Reino Unido		Francia
	Uganda		Islas Cook
6.5	Alemania		Italia
6.5.1	Italia		República de Corea
			Samoa

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
6.9.5	Alemania Estados Unidos Islas Cook Samoa	6.10.1.5.2	Brasil Francia Islas Cook Japón Reino Unido
6.9.6	Belarús Reino Unido		Samoa Suecia
6.9.7	Brasil Francia	6.10.1.6	Alemania Brasil Islas Cook
6.10	Panamá Samoa		Italia Samoa
6.10.1	Alemania		Brasil Francia
6.10.1.1	Brasil Islas Cook Italia Samoa	6.10.1.7	Japón Reino Unido Suecia
6.10.1.2	Alemania Brasil Islas Cook Italia Samoa	6.10.1.7.1	Japón Suecia
6.10.1.3	Alemania Islas Cook Italia Samoa Suecia	6.10.1.7.2	Japón Suecia
6.10.1.4	Alemania Islas Cook Italia Samoa	6.10.1.7.3	Japón Suecia
6.10.1.4.1	Japón Reino Unido Suecia	6.10.1.7.4	Japón Suecia
6.10.1.5	Alemania Brasil Francia Islas Cook Italia Japón Reino Unido Samoa Suecia	6.10.1.7.5	Japón Suecia
6.10.1.5.1	Alemania Brasil Francia Islas Cook Italia Japón Reino Unido Suecia	6.10.2	Alemania Brasil Islas Cook Italia Samoa
		6.10.3.1	Alemania Brasil Estados Unidos Islas Cook Italia Japón Reino Unido Samoa
		6.10.3.2	Alemania Argentina Brasil Estados Unidos Francia Islas Cook Italia Japón Samoa



<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
6.10.4	Brasil Francia Islas Cook Italia Japón Reino Unido Samoa	6.10.10 6.11	Islas Cook Italia Samoa Brasil Alemania Brasil Francia Suecia
6.10.4.1	Alemania	6.12	Estados Unidos
6.10.4.2	Alemania	6.12.1	Alemania Argentina Italia Japón Reino Unido
6.10.5.1	Alemania Estados Unidos Islas Cook Italia Japón Reino Unido Samoa	6.12.2	Alemania Argentina Italia Japón Reino Unido
6.10.5.2	Alemania Estados Unidos Islas Cook Italia Japón	6.12.3	Alemania Italia Japón Reino Unido
6.10.6	Alemania Italia Samoa	6.12.4	Argentina Japón
6.10.6.1	Brasil Islas Cook	6.12.5 6.13	Argentina Argentina Panamá
6.10.6.2	Brasil Francia Islas Cook Japón	6.13.1	Japón Reino Unido
6.10.6.3	Brasil Islas Cook Japón Reino Unido Suecia	6.13.2 6.14	Reino Unido Alemania Argentina Brasil Estados Unidos Francia
6.10.7	Islas Cook Samoa		Islas Cook Japón Samoa
6.10.7.1	Alemania		
6.10.7.2	Alemania		
6.10.8	Alemania Samoa Suecia	Capítulo 7 — Generalidades	Panamá
6.10.8.1	Francia Islas Cook Italia	7.1.1 7.1.2 7.1.4	Estados Unidos Reino Unido Estados Unidos Estados Unidos Reino Unido
6.10.8.2	Islas Cook	7.2.1	Estados Unidos
6.10.9	Alemania Estados Unidos	7.2.4	Estados Unidos

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
Capítulo 8 — Generalidades	Panamá	8.2.3	Islas Cook Samoa
8.1	Islas Cook Samoa	8.3	Suecia Reino Unido
8.1.1	Reino Unido	Capítulo 9 — Generalidades	Estados Unidos
8.1.3	Francia	9.1	Islas Cook Italia Samoa
8.2.1	Reino Unido	9.2	Italia Panamá
8.2.2	Estados Unidos Islas Cook Samoa Suecia		

**CAPÍTULO 3**

3.5\* No se aplica.

**CAPÍTULO 4**

4.1.6.1 No se aplican.

4.15.4\*

4.18.1\*

4.18.2\*

**CAPÍTULO 6**

6.1.3.1.1 En Alemania no existen aún reglamentaciones relativas al transporte de los documentos pertinentes, pero en la práctica esos documentos ya se transportan a bordo de las aeronaves.

6.1.3.1.2\* No se aplica.

6.1.4.2 No se aplica.

6.5 Este párrafo no se ha introducido aún en el reglamento nacional de Alemania.

6.9.2 No se aplican.

6.9.3\*

6.9.4\*

6.9.5

6.10.1 No se aplican.

6.10.1.2

6.10.1.3 El uso de los registradores de banda metálica no se suspendió el 1 de enero de 1995.

6.10.1.4\* No se aplican.

6.10.1.5

6.10.1.5.1

6.10.1.6\*

6.10.2

6.10.3.1

6.10.3.2\*

6.10.4.1

6.10.4.2\*

6.10.5.1

6.10.5.2\*

6.10.6

6.10.7.1

6.10.7.2

6.10.8

6.10.9

\* Método recomendado

6.11 No se aplican.  
6.12.1  
6.12.2  
6.12.3  
6.14\*

---

\* Método recomendado

15/7/04

**CAPÍTULO 1**

Definiciones *Trabajos aéreos.* La reglamentación nacional determina que trabajo aéreo es la explotación comercial de aeronaves en cualquiera de sus formas con excepción del servicio de transporte aéreo.

**CAPÍTULO 4**

4.3.1 e) No se exige tarjeta de instrucción de emergencia para los pasajeros.

4.8 La reglamentación nacional reemplaza la palabra “aceite” por “lubricante”.

4.8.1.1 a) La reglamentación nacional exige el combustible y lubricante necesarios para volar hasta el destino proyectado y prolongar el vuelo un 30% más del tiempo calculado para esa etapa, pero esta reserva no deberá ser inferior a 45 minutos.

**CAPÍTULO 6**

*Uso del sistema anticolidión de a bordo (ACAS).* A partir del 1 de enero de 2005, los aviones y helicópteros de matrícula nacional y extranjera, cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 15 000 kg o tenga una configuración máxima aprobada de más de 30 asientos, excluyendo todo asiento de piloto, que realicen vuelos de aviación comercial en el cual la República Argentina brinde servicios de tránsito aéreo, deben estar equipadas con un sistema de alerta de tránsito y anticolidión (TCAS II) o un equipo con iguales parámetros.

A partir de enero de 2005, todos los aviones y helicópteros de matrícula nacional y extranjera, que realicen vuelos por encima de 3 000 pies de altura en el espacio aéreo en el cual la República Argentina brinda servicios de tránsito aéreo, y tengan:

a) una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg; o

b) una configuración máxima aprobada de 10 o más asientos, excluyendo todo asiento de piloto, deberán disponer de un equipo ACAS II, o un equipo con iguales parámetros.

A partir del 1 de enero de 2003, el sistema anticolidión de a bordo (ACAS II o un equipo con iguales parámetros) funcionará de conformidad con las disposiciones pertinentes del Anexo 10, Volumen IV.

6.6 c) La reglamentación nacional exige dos baroaltímetros de precisión.

6.9.4\* No se exige el sistema de advertencia del terreno para aviones de motor de pistón.

6.10.3.2\* Todos los aviones multimotores propulsados por motores a turbina, que tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg, o configurados para 10 o más pasajeros, excluyendo todo asiento de piloto, deberán estar equipados con uno o más registradores de vuelo aprobados. Lectura de parámetros requeridos: 11.

6.12.1 A partir del 1 de julio de 2000, Argentina requiere un transmisor de localización de emergencia (ELT) de activación automática que funcione en 406 y 121,5 MHz.

6.12.2 A partir del 1 de julio de 2002, Argentina requiere un ELT de activación automática que funcione en 406 y 121,5 MHz.

\* Método recomendado

- 6.12.4\* La obligatoriedad establecida en esta sección no se aplica a:
- a) las aeronaves de transporte aéreo comercial en operaciones de entrenamiento, dentro de un radio de 50 NM del aeropuerto desde el cual aquella operación haya comenzado;
  - b) las aeronaves que realicen operaciones que tengan que ver con el diseño y ensayos en vuelo; y
  - c) las aeronaves durante cualquier período en el cual el ELT automático ha sido temporariamente removido para inspección, reparación, modificación o remplazo, sujeto a lo siguiente:
    - 1) que los registros de la aeronave contengan una anotación que incluya la fecha de remoción inicial, la marca, modelo, número de serie y motivos para el retiro del ELT automático, y una placa localizada a la vista del piloto con la leyenda “ELT NO INSTALADO”, debiendo quedar consignado en todo plan de vuelo que la aeronave es afectada; y
    - 2) las operaciones contempladas en esta excepción cesarán a los 90 días posteriores a la fecha en que el ELT automático haya sido removido de la aeronave.
- 6.12.5 Todas las aeronaves están exceptuadas de la instalación del control remoto del ELT hasta el 1 de enero de 2005.
- 6.13 A partir del 1 de julio de 2000, las aeronaves de matrícula nacional y extranjera que realicen vuelos de aviación general en el espacio aéreo en el cual la República Argentina brinda servicios de tránsito aéreo, excepto las habilitadas para trabajo aéreo en la especialidad de aeroplataforma y las afectadas a escuelas de vuelo mientras son utilizadas en instrucción en vuelo y los planeadores deberán poseer un equipo transpondedor de a bordo de notificación de la altitud de presión [radar secundario de vigilancia (SSR) Modo C].
- 6.14\* No se aplica.
- 

\* Método recomendado

**CAPÍTULO 6**

- 6.9.1 A partir del 1 de enero de 2001, todos los aviones con motores de turbina de una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o autorizadas a transportar más de nueve pasajeros estarán equipadas con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno si realizan vuelos internacionales.
- 6.9.6 El sistema de advertencia de la proximidad del terreno proporcionará, como mínimo, advertencias sobre las siguientes circunstancias:
- a) velocidad de aproximación al terreno excesiva;
  - b) pérdida de altitud excesiva después del despegue o de dar motor; y
  - c) margen vertical sobre el terreno que no es seguro con el tren de aterrizaje no desplegado en posición.
-

**Generalidades** Bélgica no ha publicado reglamentaciones para la aviación general internacional correspondientes a los requisitos del Anexo 6, Parte II — *Aviación General Internacional* — *Aviones*, con excepción del reglamento del aire y requisitos de mantenimiento para esos tipos de aeronaves.

---



**Generalidades** Bélgica no ha publicado reglamentaciones para la aviación general internacional correspondientes a los requisitos del Anexo 6, Parte II — *Aviación General Internacional* — *Aviones*, con excepción del reglamento del aire y requisitos de mantenimiento para esos tipos de aeronaves.

---

**CAPÍTULO 4**

4.4.2\* No se aplica.

**CAPÍTULO 6**

6.1.3.1.1 a) *Observación:* Este asunto se está analizando. Posiblemente, se implantará después del 31 de diciembre de 2003, para los aviones con más de 5 700 kg de masa máxima de despegue.

6.1.3.1.1 e) En el reglamento brasileño, este requisito sólo se aplica a los vuelos IFR y a los VFR nocturnos.

6.1.3.1.2\* No se aplica.

6.1.4 En el reglamento brasileño no se exigen zonas de penetración del fuselaje.

*Observación:* En el reglamento brasileño sólo se exige que se señalen exteriormente las salidas de emergencia.

6.3.1 En el reglamento brasileño no se exigen actualmente anclas.

*Observación:* Se requerirán las anclas después del 31 de marzo de 2003.

6.4 No se aplica.

*Observación:* Existe el propósito de implantarla en un futuro próximo, en la medida de lo posible.

6.5.2 Las normas de operación en Brasil no requieren ese dispositivo, porque es obligatorio según las normas de certificación de tipo.

6.9.3\* En el reglamento brasileño se exige que todos los aviones fabricados después del 31 de diciembre de 2003 y autorizados a transportar más de seis pasajeros estén equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno y que los aviones fabricados antes del 1 de enero de 2004 estén equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno antes del 1 de enero de 2007.

6.9.4\* No se aplica.

6.9.7\* En el reglamento brasileño se exige que todos los aviones fabricados después del 31 de diciembre de 2003 y autorizados a transportar más de seis pasajeros estén equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno y que los aviones fabricados antes del 1 de enero de 2004 estén equipados con un sistema de advertencia de la proximidad del terreno que tenga una función de predicción de riesgos del terreno antes del 1 de enero de 2007.

6.10.1.1 El reglamento brasileño utiliza los requisitos de la FAA y los considera semejantes a los requisitos de la OACI.

6.10.1.2

6.10.1.5 No se aplican.

6.10.1.5.1

\* Método recomendado

- 6.10.1.5.2 *Observación:* Este asunto se está analizando. Se implantará después del 31 de diciembre de 2003.
- 6.10.1.6\* No se aplica.  
*Observación:* Existe el propósito de implantarla en un futuro próximo, en la medida de lo posible.
- 6.10.1.7 En el reglamento brasileño no se requiere un registrador de datos de vuelo (FDR) de Tipo IA o semejante para la aviación general.
- 6.10.2 En el reglamento brasileño se requiere capacidad para registrar por lo menos las últimas ocho horas de funcionamiento.
- 6.10.3.1 En el reglamento brasileño no se requiere un FDR de Tipo I o semejante para la aviación general.
- 6.10.3.2\* En el reglamento brasileño se requiere un FDR de Tipo II o semejante que debe registrar por lo menos los últimos ocho minutos.
- 6.10.4 No se aplica.  
*Observación:* Este asunto se está analizando. Se implantará no antes del 31 de diciembre de 2003.
- 6.10.6.1 En el reglamento brasileño se requiere capacidad para registrar los últimos 15 minutos de funcionamiento.
- 6.10.6.2\* No se aplica.  
*Observación:* Existe el propósito de implantarla en un futuro próximo, en la medida de lo posible. Esta norma no es obligatoria.
- 6.10.6.3 No se aplica.  
*Observación:* El asunto se está analizando. Se implantará no antes del 31 de diciembre de 2003.
- 6.10.10 No se aplica.  
*Observación:* Existe el propósito de implantarla en un futuro próximo, en la medida de lo posible.
- 6.11 En el reglamento brasileño no figura un indicador de número de Mach.  
*Observación:* Existe el propósito de incorporarlo en un futuro próximo.
- 6.14\* No se aplica.  
*Observación:* Existe el propósito de implantarla en un futuro próximo. Esta norma no es obligatoria.

---

\* Método recomendado

## **CAPÍTULO 6**

- 6.9.2 La implementación del sistema GPWS en nuestra normativa está referida sólo a aeronaves con capacidad superior a diez (10) asientos turbo reactores.
-

## CAPÍTULO 6

6.9.3\* No se aplican.

6.9.4\*

*Observación:* Queda por determinar la fecha de conformidad.

---

**Generalidades** El reglamento nacional no ha sido completado. Las decisiones sobre determinadas aplicaciones se adoptan en virtud de los SARPS de la OACI.

---

**Generalidades** En Estados Unidos no se acepta que cualesquiera de las disposiciones de los Anexos 2, 6, 10 u 11 o de cualquier otro Anexo sean aplicables como normas o métodos recomendados a las aeronaves de Estado. De conformidad con el Artículo 3 a) del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, el Convenio y sus Anexos no son aplicables a las aeronaves de Estado. En cuanto a cualesquiera de las disposiciones de los Anexos 2, 6, 10 u 11 relativos al funcionamiento o control de las aeronaves de Estado, Estados Unidos considera que tales disposiciones tienen el carácter de recomendación especial del Consejo, solamente a título de asesoramiento, y que no requieren la presentación de diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio.

## CAPÍTULO 1

**Definiciones** *Nota.— En Estados Unidos se expresan las distancias en pies y millas, en lugar de metros. Un número importante de explotadores y de aeronaves en América del Norte no están equipados con una presentación en pantalla de unidades métricas.*

*Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos.*

*Altitud mínima de descenso (MDA) o altura mínima de descenso (MDH).* En Estados Unidos no se emplea el término MDH (o altura por encima del aeródromo) para describir una altitud o altura en una aproximación que no sea de precisión, o en una aproximación en circuito por debajo de la cual haya de realizarse el descenso sin la referencia visual requerida.

*Operación de categoría I (CAT I).* Para una operación de Categoría I, en Estados Unidos se requiere una altura de decisión (DH) no inferior a 200 ft (60 m) y que la visibilidad no sea inferior a media milla (800 m) o que haya un alcance visual en la pista de 2 400 ft (732 m) [RVR de 1 800 ft (548 m) con luces de zona de toma de contacto y luces de eje de pista funcionando].

*Operación de Categoría II (CAT II).* En Estados Unidos se requiere que en la Categoría II se prevean aproximaciones a mínimos inferiores a una altura de decisión de 200 ft (60 m) (o con alcance visual en la pista de 2 400 ft (732 m)), hasta valores tan bajos como una altura de decisión de 100 ft (30 m) y alcance visual en la pista de 1 200 ft (365 m).

*Operación de Categoría III B (CAT III B).* Los criterios de Estados Unidos son los mismos que los adoptados en el Anexo 6, Parte I. Sin embargo, el alcance visual en la pista se expresa en pies, menos de 700 ft (200 m) pero no menos de 150 ft (50 m).

## CAPÍTULO 3

3.5\* No se requiere que el piloto al mando disponga a bordo de la información del avión relativa a servicios de búsqueda y salvamento.

## CAPÍTULO 4

**Generalidades** Además de los requisitos sobre preparación de los vuelos del Anexo 6, Parte II, Capítulo 4, en Estados Unidos se exige que los aviones de transporte de pasajeros de la aviación general grandes y los multimotores de turbina matriculados en los Estados Unidos, siempre que realicen operaciones, aseguren suficientes provisiones de alimentos, bebidas, y equipo para servicios a los pasajeros durante los movimientos de la aeronave en la superficie, el despegue y el aterrizaje.

\* Método recomendado

- 4.3.1 Excepto para los aviones grandes y los multimotores de turbina, en Estados Unidos no se requiere que el piloto al mando se asegure de que los miembros de la tripulación y los pasajeros conozcan bien con la ubicación y el uso de las salidas de emergencia, los chalecos salvavidas, el equipo de suministro de oxígeno u otro equipo de emergencia que se proporciona para uso individual.
- 4.3.2 Excepto para aviones grandes y los multimotores de turbina, en Estados Unidos no se exige que el piloto al mando se asegure de que todas las personas a bordo conozcan la ubicación y el modo general de usar el equipo principal de emergencia que se lleva para uso colectivo.
- 4.6.2.1 En Estados Unidos no se requiere contar con un aeródromo de alternativa de destino cuando las condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje previsto se pronostiquen con un techo de por lo menos 2 000 ft (600 m) y una visibilidad de por lo menos 3 millas (4,8 km). Además, se prescriben mínimos de utilización de aeródromo de alternativa normales de 600 ft (185 m) de techo y 2 millas (3,2 km) de visibilidad para las aproximaciones de precisión y 800 ft (243 m) de techo y 2 millas (3,2 km) de visibilidad para las aproximaciones que no sean de precisión.
- 4.6.2.2 b) Según el reglamento de Estados Unidos, el período de pronósticos para el aeródromo de alternativa de destino es desde una hora antes hasta una hora después de la hora prevista de llegada. Además, los mínimos para techo y visibilidad en el aeródromo de aterrizaje previsto son de 2 000 ft (600 m) y de 3 millas (4,8 km) respectivamente; cuando existan por lo menos tales mínimos, no se requiere ningún aeródromo de alternativa.
- 4.6.4 Además de las normas prescritas en el Anexo 6, Parte II, 4.6.4, en Estados Unidos se prohíbe que un piloto despegue con aviones de la aviación general grandes o multimotores de turbina matriculados en Estados Unidos si hay escarcha, nieve o hielo que se adhiera a los sistemas, componentes y superficies de mando críticos de la aeronave.
- 4.11 No se requiere que el piloto al mando se asegure de que todas las personas a bordo de la aeronave durante una emergencia han sido instruidas sobre procedimientos de emergencia.
- 4.17 En Estados Unidos no se especifica la autorización, calificaciones o competencia de las personas a las que se permite realizar el rodaje de aviones en el área de movimiento de un aeródromo.
- 4.18.1\* En Estados Unidos no hay disposiciones relativas al reabastecimiento de combustible a la aeronave con pasajeros a bordo.
- 4.18.2\*

## CAPÍTULO 6

Generalidades Además de las normas sobre instrumentos y equipo de avión prescritas en el Anexo 6, Parte II, Capítulo 6, en Estados Unidos se requiere que todos los aviones de turborreactor matriculados en los Estados Unidos siempre que realicen operaciones estén equipados con un sistema o dispositivo de alerta de altitud. En Estados Unidos se requiere también que todos los aviones de categoría de transporte utilizados en el comercio aéreo en Estados Unidos y todos los aviones de categoría de transporte registrados en Estados Unidos que se utilicen en el comercio aéreo fuera de Estados Unidos utilicen un dispositivo sonoro de aviso de velocidad.

- 6.1.3 En Estados Unidos se requiere que todas las aeronaves de la aviación general grandes y las multimotores de turbina matriculadas en los Estados Unidos tengan el siguiente equipo de emergencia, además del equipo especificado en el Anexo 6, Parte II, 6.1.3: dos extintores de incendios en el

\* Método recomendado



compartimiento de pasajeros de las aeronaves que tengan una capacidad de 30 o más pasajeros; un hacha para accidentes en los aviones que tengan capacidad para más de 19 pasajeros; un megáfono portátil para los aviones con más de 60 pero menos de 100 asientos de pasajeros y dos megáfonos para aviones con una capacidad de más de 100 asientos de pasajeros.

- 6.1.3.1.1 En Estados Unidos no se requiere que todos los aviones estén equipados con lo siguiente: un botiquín de primeros auxilios, extintores portátiles de incendio, un asiento o litera para cada persona, cartas de navegación aérea vigentes e idóneas o fusibles eléctricos de repuesto para operaciones diurnas VFR.
- 6.1.3.1.2\* En Estados Unidos no se requiere que los aviones en todos los vuelos estén equipados con las claves de señales de tierra a aire para fines de búsqueda y salvamento.
- 6.1.3.1.3\* En Estados Unidos se requiere que todos los aviones fabricados después del 12 de diciembre de 1986 estén equipados con arnés de hombros para todos los asientos de los miembros de la tripulación además de los cinturones de los asientos. Para aviones civiles pequeños fabricados después del 18 de julio de 1978 se requiere el arnés de hombros y el cinturón de asiento de seguridad solamente en los asientos delanteros.
- 6.2.1 b) No se requiere en los vuelos VFR un reloj de precisión.
- 6.2.2\* En Estados Unidos no se requiere que los aviones en vuelos VFR, cuando realicen operaciones como vuelos controlados, estén equipados de conformidad con los requisitos para las aeronaves que realicen operaciones de conformidad con las reglas de vuelo por instrumentos.
- 6.3.1 En Estados Unidos no se requiere que todos los hidroaviones en todos los vuelos estén equipados con un chaleco salvavidas o dispositivo equivalente de flotación individual para cada persona que vaya a bordo; de equipo para hacer las señales acústicas prescritas en el Reglamento internacional para la prevención de colisiones en el mar ni de un ancla o un ancla flotante (cono-ancla).
- 6.3.2.1\* No se requieren chalecos salvavidas o dispositivos de flotación equivalentes para los aviones monomotores que vuelen sobre el agua más allá de la distancia de planeo desde la costa, a no ser que vuelen por arrendamiento, en cuyo caso se requiere, además este equipo de artefactos pirotécnicos.
- 6.3.3 a) Solamente se requiere que los aviones grandes y los multimotores de turbina transporten equipo de supervivencia o medios de flotación aprobados para cada ocupante de un avión en un vuelo sobre el agua a más de 50 NM (93 km) de la costa más próxima.
- 6.3.3 b) Solamente los aviones grandes y los multimotores de turbina, en vuelos sobre el agua a más de 30 minutos de tiempo de vuelo o más de 100 NM (185 km) desde la costa más próxima, deben estar equipados con balsas salvavidas y dispositivos para hacer señales pirotécnicas.
- 6.4 No se requiere que estén equipados con dispositivos de señales o con equipo salvavidas los aviones que vuelen sobre zonas terrestres designadas como zonas en las que sería muy difícil la búsqueda y salvamento. En Estados Unidos no se designan las zonas en las que sería muy difícil la búsqueda y salvamento y, por lo tanto, no se requiere ese equipo adicional.
- 6.6 d), h), i) y j) En Estados Unidos no se requiere que todos los aviones que vuelen con sujeción a las reglas de vuelo por instrumentos o cuando el avión no pueda mantenerse en la actitud deseada sin referencia a uno o más instrumentos de vuelo estén equipados con lo siguiente:
- a) un sistema indicador de la velocidad aerodinámica con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo;

- b) medios para comprobar si es adecuada la fuente de energía que acciona los indicadores giroscópicos;
  - c) un indicador de la temperatura exterior; o
  - d) un variómetro.
- 6.7 a) y  
c) a f) Los aviones que realizan operaciones de conformidad con las reglas de vuelo visual por la noche no están obligados a llevar el siguiente equipo:
- a) un indicador de viraje y de desplazamiento lateral;
  - b) un indicador de actitud de vuelo (horizonte artificial);
  - c) un indicador de rumbo (giróscopo direccional);
  - d) medios para comprobar si es adecuada la fuente de energía que acciona los indicadores giroscópicos;
  - e) un baroaltímetro de precisión;
  - f) medios para indicar la temperatura exterior;
  - g) un reloj con segundero central;
  - h) un sistema indicador de la velocidad aerodinámica con dispositivos que impidan su mal funcionamiento debido a condensación o a formación de hielo;
  - i) un variómetro;
  - j) un faro de aterrizaje;
  - k) iluminación de los instrumentos de vuelo y equipos;
  - l) luces en los compartimientos de los pasajeros; y
  - m) una linterna eléctrica para cada uno de los puestos de los miembros de la tripulación.
- 6.9 En el 14 CFR 91.223 se requiere actualmente la instalación de GPWS en los productos nuevos, pero se permiten excepciones para los fabricados antes de marzo de 2002. La norma exige que la instalación de GPWS en todos los productos se haya completado en marzo de 2005, bastante antes de la fecha de cumplimiento propuesta por la OACI. En la norma se estipula que en las aeronaves de seis o más pasajeros debe instalarse, como mínimo, equipo TAWS de Clase B.
- Observación:* En el reglamento de la FAA se requiere que todas las aeronaves cumplan con las normas antes del 29 de marzo de 2005, dos años antes de la fecha propuesta por la OACI de enero de 2007. La norma de la FAA es más estricta, en el sentido de que deben ajustarse a la misma todas las aeronaves con una configuración de seis o más asientos de pasajeros (independientemente del peso), y que las especificaciones del TAWS deben satisfacer una norma mínima rutinaria de conformidad con la orden de norma técnica (OTS)-C151.
- 6.9.1 a  
6.9.5 No se requieren sistemas de advertencia de la proximidad del terreno para las aeronaves de la aviación general, incluidos los aviones con motores de turbina con una masa de despegue superior a 5 700 kg o con capacidad para transportar más de 9 pasajeros.

- 6.10.3.1 En Estados Unidos los requisitos para los registradores de datos de vuelo no se basan en el peso de la aeronave, sino en la configuración de pasajeros y de motores.
- 6.10.3.2\*
- 6.10.5.1 En Estados Unidos los requisitos para los registradores de la voz en el puesto de pilotaje no se basan en el peso de la aeronave, sino en la configuración de pasajeros y de motores
- 6.10.5.2\*
- 6.10.9 En Estados Unidos no se cuenta con una reglamentación específica por la que se requieran verificaciones del funcionamiento y evaluaciones de las grabaciones de los registradores de datos de vuelo y de los registradores de la voz en el puesto de pilotaje, para asegurar que continúan estando en servicio. Sin embargo, Estados Unidos exige que esta función de mantenimiento se desempeñe como parte de las instrucciones para mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- 6.12 Se requiere que todos los aviones matriculados en Estados Unidos estén equipados con un ELT que satisfaga en su instalación las normas de diseño TSO-C91 y los requisitos sobre el uso de las pilas, excepto que en Estados Unidos no se requiere un transmisor de localización de emergencia para:
- a) aeronaves con motores de turborreacción;
  - b) aeronaves que realizan operaciones de vuelos regulares a cargo de transportistas aéreos regulares;
  - c) aeronaves que realizan operaciones de instrucción en un radio de 50 NM (93 km) del aeródromo desde el que se iniciaron las operaciones locales de vuelo;
  - d) operaciones de vuelo inherentes al diseño y las pruebas;
  - e) aeronaves nuevas ocupadas en operaciones de vuelo relacionadas con su fabricación, preparación y entrega;
  - f) operaciones agrícolas aéreas;
  - g) aeronaves para fines de investigación y desarrollo;
  - h) aeronaves para demostración del cumplimiento de la reglamentación, instrucción de tripulantes, exhibiciones, competencias aéreas o encuestas de mercado; o
  - i) aeronaves equipadas para transportar una sola persona.
- En el requisito de Estados Unidos para la instalación de un ELT no se distingue entre vuelos prolongados sobre agua o vuelos sobre zonas terrestres designadas.*
- 6.14\* En los Estados Unidos no se requiere que los miembros de la tripulación en servicio en el puesto de pilotaje se comuniquen mediante micrófono de brazo o garganta por debajo del nivel o altitud de transición.

## CAPÍTULO 7

- 7.1.1 Excepto cuando realizan operaciones como vuelos controlados, no se requiere que los aviones en vuelos nocturnos tengan equipo de radiocomunicaciones que permita comunicarse en ambos sentidos. Los requisitos de Estados Unidos para el equipo de radiocomunicaciones se basan en el tipo de espacio aéreo en el que se realizan las operaciones y no en la hora del día.

\* Método recomendado

- 7.1.2 Cuando se requiere más de una unidad de equipo de radiocomunicaciones, en Estados Unidos no existe una disposición relativa a que cada unidad sea independiente de la otra.
- 7.1.4 Excepto cuando realizan operaciones como vuelos controlados, no se requiere que los aviones en vuelos prolongados sobre el agua o en vuelos sobre terrenos poco poblados cuenten con equipo de radiocomunicaciones que permita comunicarse en ambos sentidos.
- 7.2.1 En Estados Unidos no existe ninguna disposición relativa a exigir que los instrumentos de navegación de la aeronave permitan la continuación del vuelo de conformidad con un plan de vuelo, con los tipos de RNP prescritos o con los servicios de tránsito aéreo que hayan de proporcionarse. En Estados Unidos no se especifica la distancia mínima entre las referencias del terreno utilizadas para los vuelos que realizan operaciones de conformidad con las reglas de vuelo visual.
- 7.2.4 No se requiere que los aviones tengan equipo de navegación para asegurar que en caso de falla de un elemento del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante sea suficiente para que el avión continúe el vuelo de conformidad con las normas del Anexo 6, Parte II, párrafos 7.2.1 a 7.2.3.

## **CAPÍTULO 8**

- 8.2.2 En Estados Unidos no se requiere conservar los registros después del fin de la vida útil de funcionamiento de la unidad.

## **CAPÍTULO 9**

No se requiere que el piloto al mando se asegure de que las licencias de cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo han sido expedidas o convalidadas por el Estado de matrícula y tienen una habilitación adecuada y validez vigente; ni que demuestre estar satisfecho de que los miembros de la tripulación de vuelo mantienen su competencia.

---

**CAPÍTULO 4**

- 4.4.2\* En Francia no existe ningún requisito particular relativo a la información sobre pendiente de ascenso, aparte de la que ya figura en el manual de vuelo.
- 4.6.2.2 En Francia no se exige que exista un procedimiento de aproximación por instrumentos para aeródromos aislados que no tengan aeródromos de alternativa.
- 4.6.3.1 En Francia no existe ningún requisito particular relativo a continuar el vuelo como si dependiera de las condiciones meteorológicas en el aeródromo de destino o de alternativa.

**CAPÍTULO 6**

- 6.1.3.1.1 En Francia se requiere que los aviones ligeros (de masa máxima certificada de despegue inferior a 5 700 kg y de una capacidad máxima de 9 pasajeros) lleven a bordo botiquines de primeros auxilios sólo en vuelos sobre el agua o sobre zonas terrestres designadas y no se requiere transportar un extintor. El transporte de fusibles sólo se requiere para los vuelos nocturnos.
- 6.1.3.1.2\* En Francia se requiere transportar las claves de señales de tierra a aire para fines de búsqueda y salvamento solamente en vuelos sobre zonas terrestres designadas.
- 6.1.3.1.3\* En Francia no se requiere un arnés de seguridad en los aviones antiguos (los fabricados antes de 1983).
- 6.2.2\* En Francia no existen requisitos particulares para vuelos VFR controlados, salvo que se cumplan los requisitos del ATC.
- 6.7 En Francia no se requiere que los aviones que realizan vuelos VFR nocturnos estén equipados con reloj, termómetro, dispositivo antihielo para el pitot o luces en la cabina de pasajeros.
- 6.9.1 En el reglamento francés para la aviación general sólo se hace referencia a aviones de más de  
6.9.2 15 000 kg o más de 30 pasajeros.  
6.9.3\*  
6.9.4\*  
6.9.7
- 6.10.1.5 En el reglamento francés no se incluyen aún requisitos para registrar las comunicaciones por enlace de  
6.10.1.5.1 datos.  
6.10.1.5.2
- 6.10.1.7 La lista de parámetros exigidos en virtud del reglamento de Francia no cumple por completo con los requisitos del Anexo 6.
- 6.10.3.2\* En Francia se requiere transportar un registrador de datos de Tipo II en aviones con una masa máxima de despegue de 14 000 kg o más, que hayan realizado su primer vuelo el 1 de enero de 1989 o en fecha posterior. Sólo se requiere que la trayectoria de vuelo quede registrada para los aviones con una masa máxima de despegue de 14 000 kg o más, que hayan realizado su primer vuelo antes del 1 de enero de 1989.
- 6.10.4 En el reglamento de Francia todavía no se ha incluido la lista de parámetros para los registradores de Tipo IA. En consecuencia, aún no se ha definido el alcance de aplicación con respecto a los registradores de Tipo IA.

\* Método recomendado

- 6.10.6.2\* En Francia se requieren registradores de la voz en el puesto de pilotaje para los aviones de más de 5 700 kg sólo si hubieran sido certificados el 1 de abril de 1998 o en fecha posterior.
- 6.10.8.1 No se aplica.
- 6.11 En Francia se requiere un indicador de número de Mach sólo para los aviones pesados (de masa máxima certificada de despegue de más de 5 700 kg o de capacidad para más de nueve pasajeros).
- 6.14\* No se aplica.

## CAPÍTULO 8

- 8.1.3 En Francia se autoriza que firme el visto bueno de mantenimiento una persona que no tenga una licencia de conformidad con el Anexo 1 para las operaciones de mantenimiento que se realicen fuera de un organismo aprobado, en los casos siguientes:

- a) mantenimiento sencillo; y
- b) mantenimiento de aeronaves ligeras con respecto a las cuales se ha expedido un certificado restringido que no se conforme con el Anexo 8.

En esos casos, el certificado de aeronavegabilidad sólo es válido por seis meses y la renovación está directamente a cargo de las autoridades francesas.

---

\* Método recomendado

## CAPÍTULO 1

**Definiciones** *Miembro de la tripulación de vuelo.* Miembro de la tripulación a quien un explotador asigna funciones en una aeronave durante el tiempo de vuelo como piloto o como mecánico de a bordo.

*Operación de la aviación general.* En las Islas Cook, la expresión genérica “aviación general” puede incluir operaciones comerciales. En tales casos, se aplica la disposición más restrictiva del Anexo 6, Parte I, según corresponda.

*Piloto al mando.* En relación con cualquier aeronave, significa el piloto que tiene la responsabilidad de las operaciones y de la seguridad de la aeronave.

*Tiempo de vuelo — Aviones.* Tiempo total transcurrido desde el momento en que la aeronave comienza a moverse autopropulsada con el propósito de despegar hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo.

## CAPÍTULO 3

3.2 El piloto al mando de una aeronave:

- a) será responsable de la operación segura de la aeronave en vuelo, de la seguridad y el bienestar de todos los pasajeros y la tripulación y de la seguridad de la carga transportada;
- b) tendrá la autoridad definitiva para controlar la aeronave mientras esté al mando y para el mantenimiento de la disciplina por parte de todas las personas a bordo; y
- c) de conformidad con la Sección 23, Subsecciones 3) y 7) de la Ley de aviación civil (Obligaciones del piloto al mando y del explotador durante las emergencias), será responsable del cumplimiento de todos los requisitos pertinentes de dicha ley y de las reglamentaciones sancionadas en virtud de la misma.

3.5\* No se aplica.

## CAPÍTULO 4

4.6.3.1 No se aplica.

4.6.3.2 *Operaciones por debajo de DA, DH o MDA.* Cuando sea aplicable una DA, DH o MDA, ningún piloto al mando operará una aeronave en cualquier aeródromo por debajo de la MDA ni continuará con un procedimiento de aproximación por instrumentos por debajo de la DA o DH que se prescriben en el inciso b), salvo que:

4.6.3.3

- a) la aeronave esté continuamente en una posición desde la cual pueda realizarse un descenso para el aterrizaje en la pista prevista a una velocidad vertical de descenso normal utilizando maniobras normales que permitan tomar contacto dentro de la zona de toma de contacto de la pista de aterrizaje prevista; y
- b) la visibilidad en vuelo no sea inferior a la visibilidad prescrita en la Parte 19 del procedimiento de aproximación por instrumentos que se esté utilizando.

\* Método recomendado

- c) *Aterrizaje*. Ningún piloto al mando realizará el aterrizaje de una aeronave cuando la visibilidad en vuelo sea inferior a la visibilidad prescrita en virtud de la Parte 19 para el procedimiento de aproximación por instrumentos que se esté utilizando.
- d) *Procedimientos de aproximación frustrada*. Todo piloto al mando ejecutará inmediatamente el procedimiento de aproximación frustrada prescrito en la Parte 19 si:
- 1) no se cumplen los requisitos del inciso c) en cualesquiera de las siguientes ocasiones:
    - i) cuando la aeronave opera por debajo de la MDA; o
    - ii) al llegar al punto de aproximación frustrada, incluidas la DA o DH, cuando se especifique una DA o DH y se requiera su utilización y en cualquier momento posterior hasta la toma de contacto; o
  - 2) una parte identificable del aeródromo no sea claramente visible para el piloto durante una maniobra en circuito, a la MDA o por encima de ella, salvo que la imposibilidad de ver una parte identificable del aeródromo sólo sea consecuencia de la maniobra normal de la aeronave durante la aproximación.

4.12\* No se aplican.  
 4.13\*  
 4.18.1\*  
 4.18.2\*

## CAPÍTULO 6

6.1.3.1.1 d) No se aplican.  
 3), 4) y e)  
 6.1.3.1.2\*  
 6.1.3.1.3\* Para las aeronaves con 10 o más asientos de pasajeros y para las aeronaves en vuelo a baja altura.  
 6.1.4.1 No se aplican.  
 6.1.4.2  
 6.3.1 No existe ningún requisito sobre equipo para hacer señales acústicas ni sobre un ancla. Toda aeronave de más de 5 700 kg estará equipada con un ancla flotante.  
 6.4 No existe ningún requisito sobre medios para el sustento de la vida.  
 6.7 No existe ningún requisito sobre faro de aterrizaje ni sobre luces en todos los compartimientos de pasajeros.  
 6.8 No se aplican.  
 6.9.1  
 6.9.2  
 6.9.3\*

\* Método recomendado



6.9.4*	No se aplican.
6.9.5	
6.10.1.1	
6.10.1.2	
6.10.1.3	
6.10.1.4*	
6.10.1.5	
6.10.1.5.1	
6.10.1.5.2	
6.10.1.6*	
6.10.2	
6.10.3.1	
6.10.3.2*	
6.10.4	
6.10.5.1	
6.10.5.2*	
6.10.6.1	
6.10.6.2*	
6.10.6.3	
6.10.7	
6.10.8.1	
6.10.8.2	
6.10.9	
6.14*	

## CAPÍTULO 8

8.1	En el contexto del Reglamento de aviación civil de las Islas Cook, el “propietario” es el “explotador”. El Ministerio de Transporte define “explotador” en relación con una aeronave como la persona que vuela o utiliza la aeronave, o que hace o permite que se haga volar la aeronave, que sea utilizada o que esté en cualquier sitio, ya sea que esa persona esté presente en la aeronave o no.
8.2.2	En CAR 91.631 se prevé la conservación de los registros por períodos de cinco años o un año, respectivamente.
8.2.3	En el contexto del Reglamento de aviación civil de las Islas Cook, el “arrendatario”, como el “propietario”, es el explotador.

## CAPÍTULO 9

9.1	No se aplica.
-----	---------------

---

\* Método recomendado

<b>CAPÍTULO 3</b>	No se aplica.
<b>CAPÍTULO 4</b>	No se aplica, excepto el párrafo 4.4.
<b>CAPÍTULO 5</b>	No se aplica.
<b>CAPÍTULO 6</b>	
6.1.3.1.2*	No se aplican.
6.1.4.2	
6.2.2*	No se aplica. En Italia no se permiten los vuelos VFR controlados.
6.3.1	No se aplican.
6.3.2.1*	
6.3.3	
6.4	
6.5.1	
6.5.2	
6.5.3*	
6.9.4*	
6.10.1.1	
6.10.1.2	
6.10.1.3	
6.10.1.4*	
6.10.1.5	
6.10.1.5.1	
6.10.1.6*	
6.10.2	
6.10.3.1	
6.10.3.2*	
6.10.4	
6.10.5.1	
6.10.5.2*	
6.10.6	
6.10.8.1	
6.10.9	
6.12.1	
6.12.2	
6.12.3	
<b>CAPÍTULO 9</b>	
9.1	No existen requisitos operacionales.
9.2	

---

\* Método recomendado

**CAPÍTULO 3**

3.5\* No se aplica.

**CAPÍTULO 6**

6.1.3.1.1 d) No se requiere que los aviones estén equipados con manuales que contengan procedimientos y señales visuales para las aeronaves interceptadas o interceptoras.  
3) y 4)

6.1.3.1.2\* No se aplica.

6.1.4.1 En Japón no existe ningún requisito sobre señalamiento de las zonas de penetración del fuselaje.  
6.1.4.2

6.2.2\* No se requiere que los aviones que realicen vuelos VFR controlados lleven todo el equipo necesario para los vuelos IFR.

6.3.1 c) y d) No se aplica. Japón no tiene ningún requisito en el sentido de que los aviones deban estar equipados con un ancla o con un ancla flotante (cono-ancla).

6.3.3 b) Se requiere que los aviones multimotores lleven balsas salvavidas en los vuelos sobre el agua de más de 720 km. La distancia se enmendará a 370 km a partir del 17 de enero de 2003.

6.7 a) No se requiere que los aviones que realicen vuelos nocturnos de conformidad con VFR estén equipados con todo el equipo necesario para los vuelos IFR.

6.9.1 No se aplican. Se requiere GPWS para los aviones utilizados en servicios de transporte aéreo.  
6.9.2

6.10.1.4.1 No se aplica. Japón no tiene ningún requisito de que se suspenda el uso de los FDR de película fotográfica.

6.10.1.5 No se aplican. Japón no tiene ningún requisito de que se graben las comunicaciones digitales.  
6.10.1.5.1  
6.10.1.5.2

6.10.1.7 a No se aplican. Japón no tiene ningún requisito sobre los FDR de Tipo IA.  
6.10.1.7.5

6.10.3.1 A partir del 11 de julio de 2002, se requerirá que todos los aviones que no sean usados para los servicios de transporte aéreo estén equipados con FDR.

6.10.3.2\* No se aplica. No se requiere que los aviones de masa máxima de despegue de 27 000 kg o menos y que no se dediquen a servicios de transporte aéreo estén equipados con FDR.

6.10.4 No se aplica. Japón no tiene ningún requisito sobre FDR de Tipo IA.

6.10.5.1 A partir del 11 de julio de 2002, se requerirá que los aviones que no se usen para servicios de transporte aéreo estén equipados con CVR.

6.10.5.2\* No se requiere que los aviones de masa máxima de despegue de 27 000 kg o menos y que no se dediquen a servicios de transporte aéreo estén equipados con CVR.

\* Método recomendado

- 6.10.6.2\* Se requiere que un CVR sea capaz de conservar la información registrada durante los últimos 30 minutos de su funcionamiento.
- 6.10.6.3 Se requiere que un CVR sea capaz de conservar la información registrada durante los últimos 30 minutos de su funcionamiento.
- 6.12.1 Se requiere que los aviones multimotores transporten un ELT en los vuelos sobre el agua de más de 720 km. La distancia se enmendará a 370 km el 17 de enero de 2003 y a partir de esa fecha se exigirá que los aviones estén equipados con un ELT cuando vuelen sobre una zona terrestre designada.
- 6.12.2 No se aplican. Japón no tiene ningún requisito de que los aviones deban estar equipados con un ELT  
6.12.3 automático.  
6.12.4\*
- 6.13.1 Se requiere que los aviones estén equipados con un transpondedor de notificación de la altitud de presión cuando vuelen en espacio aéreo designado por el Ministerio de Tierra, Infraestructura y Transporte.
- 6.14\* No se ha implantado. Japón no tiene ningún requisito sobre el uso de micrófonos de brazo o de garganta.
- 

\* Método recomendado

## CAPÍTULO 6

- 6.9 No se aplica. Los aviones que no estén equipados con GPWS que tenga una función de predicción de riesgos del terreno se restringen a menos de 10 personas para las operaciones internacionales.
-

**Generalidades** Myanmar no ha publicado reglamentos para la aviación general internacional correspondientes a los requisitos del Anexo 6, Parte II, excepto para necesidades de mantenimiento.

---

## **CAPÍTULO 6**

- 6.9.2 Noruega no exigirá el reacondicionamiento de los aviones equipados con GPWS antes del 1 de octubre de 2001.
-

**CAPÍTULO 3**

- 3.3 Los informes sobre infracciones a los reglamentos en situaciones de emergencia deben presentarse dentro de un plazo de cinco días.

**CAPÍTULO 4**

- 4.5 Los formularios completos para la preparación de un vuelo deberán conservarse por un año.
- 4.6.3.3 Se han establecido parámetros para las operaciones de Categoría II y Categoría III.

**CAPÍTULO 6**

- 6.1.3.1.1 Es obligatorio transportar los documentos de despacho de vuelo a bordo.
- 6.4 Todo el espacio aéreo de Panamá es una zona terrestre designada y es obligatorio que todas las aeronaves estén equipadas con transmisor de localización de emergencia.
- 6.8 Panamá permite los vuelos de aeronaves que no cumplan con los requisitos de nivel de ruido de las Etapas 2 ó 3 si han sido matriculadas antes del 1 de enero de 2003. Las aeronaves matriculadas después de esa fecha deben cumplir con los requisitos de nivel de ruido de la Etapa 3.
- 6.10 Las recomendaciones son obligatorias y los requisitos establecidos para los aviones equipados con motores de turbina se han extendido a los aviones de turbohélice.
- 6.13 Es obligatorio que las aeronaves utilizadas para el transporte comercial de pasajeros estén equipadas con un dispositivo que proporcione un aviso en caso de pérdida de presión.

**CAPÍTULO 7**

En Panamá se requiere el uso de equipo de comunicaciones en ambos sentidos para todas las aeronaves y todas las operaciones que se lleven a cabo en su espacio aéreo.

**CAPÍTULO 8**

Para las aeronaves que vuelen en el espacio aéreo de Panamá son obligatorios los siguientes requisitos especiales de aeronavegabilidad:

- a) cada 24 meses debe inspeccionarse el sistema de la presión estática, el altímetro y el sistema de notificación automática de la altitud de presión;
- b) cada 24 meses debe inspeccionarse el transpondedor; y
- c) los compartimientos de pasajeros y de la tripulación deben contener materiales que sean como mínimo resistentes al fuego, y todo receptáculo de toallas, papel y residuos deben hacerse con material resistente al fuego que incluya un medio para controlar posibles incendios.

**CAPÍTULO 9**

- 9.2 Es obligatoria una tripulación de vuelo de dos pilotos para las aeronaves autorizadas a volar utilizando IFR y a transportar más de 10 pasajeros.



**CAPÍTULO 1**

Definiciones *Piloto al mando.* En la legislación del Reino Unido, el “piloto al mando” de una aeronave significa una persona que de momento está a cargo de la función de pilotar la aeronave sin estar bajo la dirección de ningún otro piloto en la aeronave.

**CAPÍTULO 4**

4.6.2.2 El comandante de la aeronave debe estar convencido antes del vuelo de que éste puede realizarse en condiciones de seguridad, teniendo en cuenta los informes y pronósticos meteorológicos y todo plan de acción alternativo en caso de que el vuelo no pueda completarse según lo previsto.

4.6.3.1 No es obligatorio el requisito de interrumpir el vuelo hacia el punto de destino.

4.9 No es obligatorio lo relativo a los requisitos de oxígeno.

4.10

**CAPÍTULO 6**

6.1.1 No se requiere la aprobación de los siguientes elementos: mapas, cartas y claves; botiquines de primeros auxilios; relojes; antorchas; silbatos; anclas flotantes; señales de cohetes; equipo para amaraje, anclaje y maniobra en el agua; remos; alimentos y agua; hornos y utensilios de cocina, palas de nieve, sierras para hielo, sacos de dormir, indumentaria para el ártico y megáfonos.

6.1.3.1.1 a), b) y c) 1) No son obligatorios en todas las clases de vuelos los requisitos de botiquín de primeros auxilios, extintores de incendios y asientos.

6.1.4.1 El método para señalar las zonas de penetración del fuselaje puede ser distinto.

6.1.4.2

6.3.1 No es obligatorio equipo especial para hidroaviones.

6.3.3 En el Reino Unido se confía en el suministro de textos de orientación. Las recomendaciones del Reino Unido sobre chalecos y balsas salvavidas ofrecen un mayor nivel de seguridad.

6.4 No es obligatorio el equipo de señales ni el equipo salvavidas para zonas en las que sería especialmente difícil la búsqueda y el salvamento.

6.7 c), e) y f) No son obligatorios los faros de aterrizaje, las luces del compartimiento de los pasajeros y linternas eléctricas para cada uno de los puestos de miembros de la tripulación.

6.9.6 En los textos reglamentarios de la CAA no se especifican los parámetros para los TAWS de Clase B.

6.10.1.4.1 No está prohibido el uso de registradores de datos de vuelo de película fotográfica a partir del 1 de enero de 2003.

6.10.1.5 No son obligatorios los requisitos de registro, cotejo y duración de las comunicaciones de enlace de datos para los nuevos aviones a partir del 1 de enero de 2005.

6.10.1.5.1 No son obligatorios los requisitos de registro, cotejo y duración de las comunicaciones de enlace de datos para los nuevos aviones a partir del 1 de enero de 2007.

- 6.10.1.5.2 No es obligatorio el requisito de registrar el contenido y la hora de los mensajes de enlace de datos.
- 6.10.1.7 En los textos reglamentarios del Reino Unido no se especifican los parámetros para los registradores de datos de vuelo de Tipo IA.
- 6.10.3.1 No son obligatorios los registradores de dato de vuelo de Tipo I para todas las categorías de certificado de aeronavegabilidad de aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg.
- 6.10.4 No es obligatorio el requisito de llevar registradores de datos de vuelo de Tipo IA en los aviones nuevos de más de 5 700 kg a partir del 1 de enero de 2005.
- 6.10.5.1 No son obligatorios los registradores de la voz en el puesto de pilotaje para todas las categorías de certificado de aeronavegabilidad de aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 27 000 kg.
- 6.10.6.3 No es obligatorio el requisito de conservar la información sobre las dos últimas horas en el registrador de la voz en el puesto de pilotaje en los aviones nuevos de más de 5 700 kg a partir del 1 de enero de 2003.
- 6.12.1 No son obligatorios los requisitos de ELT aplicables hasta el 1 de enero de 2005 para vuelos prolongados sobre el agua y sobre zonas terrestres designadas.
- 6.12.2 No son obligatorios para los nuevos aviones a partir del 1 de enero de 2002 los requisitos de llevar ELT automático para vuelos prolongados sobre el agua y sobre zonas terrestres designadas, según se describe en 6.4.
- 6.12.3 No son obligatorios para todos los aviones a partir del 1 de enero de 2005 los requisitos de llevar ELT automático para vuelos prolongados sobre el agua y zonas terrestres designadas, según se describe en 6.4.
- 6.13.1 Se ha implantado en parte. En el Reino Unido se exigen los transpondedores de notificación de la altitud de presión para los vuelos en espacio aéreo designado.
- 6.13.2\* No se aplica.

## CAPÍTULO 7

- 7.1.1 En el Reino Unido se exige equipo de radiocomunicaciones para los vuelos IFR en espacio aéreo controlado y notificado. Se exceptúan los planeadores.
- 7.1.4 No es obligatorio llevar equipo de radiocomunicaciones capaz de comunicarse en las frecuencias prescritas para vuelos prolongados sobre el agua y zonas terrestres designadas, según se describe en 6.4.

## CAPÍTULO 8

- 8.1.1 El explotador es responsable del mantenimiento.
- 8.2.1
- 8.3

---

\*Método recomendado

## CAPÍTULO 6

- 6.2.1 b) No se aplica para los aviones que operan en el territorio de la República Checa para los cuales se expidió el certificado de aeronavegabilidad por primera vez antes del 31 de diciembre de 1997.
- 6.7 a) No se requieren los siguientes instrumentos para los vuelos nocturnos VFR:
- a) un medio de indicar en el compartimiento de la tripulación de vuelo la temperatura exterior; o
  - b) un indicador de viraje y de desplazamiento lateral, un indicador de actitud (horizonte artificial), un indicador de rumbo (giroscopio direccional) o sus combinaciones o sistemas directores de vuelo integrados.
-

## CAPÍTULO 6

6.9.3\* No se aplica.

*Observación:* Corea no tiene aviones de aviación general con motores de turbina de una masa máxima de despegue inferior o igual a 5 700 kg y autorizados a transportar entre cinco y nueve pasajeros.

6.9.4\* No se ha reglamentado.

*Observación:* Corea no tiene aviones de aviación general con motores de émbolo con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg o autorizados a transportar más de nueve pasajeros.

**CAPÍTULO 1**

**Definiciones** *Miembro de la tripulación de vuelo.* Miembro de la tripulación a quien un explotador asigna funciones en una aeronave durante el tiempo de vuelo como piloto o como mecánico de a bordo.

*Operación de la aviación general.* En el sistema de aviación civil de Samoa, la expresión genérica “aviación general” puede incluir operaciones comerciales. En tales casos, se aplican las disposiciones más restrictivas del Anexo 6, Parte I, según corresponda.

*Piloto al mando.* En relación con cualquier aeronave, significa el piloto que tiene la responsabilidad de las operaciones y de la seguridad de la aeronave.

*Tiempo de vuelo — Aviones.* Tiempo total transcurrido desde el momento en que la aeronave comienza a moverse autopropulsada hasta el momento en que se detiene al finalizar el vuelo.

**CAPÍTULO 3**

3.2 El piloto al mando:

- a) será responsable de la operación segura de la aeronave en vuelo, de la seguridad y el bienestar de todos los pasajeros y la tripulación, y de la seguridad de la carga transportada;
- b) tendrá la autoridad definitiva para controlar la aeronave mientras esté al mando y para el mantenimiento de la disciplina por parte de todas las personas a bordo; y
- c) de conformidad con la Sección 13A de la Ley de aviación civil (“*Obligaciones del piloto al mando y del explotador durante las emergencias*”), será responsable del cumplimiento de todos los requisitos pertinentes de dicha Ley y de las reglamentaciones sancionadas en virtud de la misma.

3.5\* No se aplica.

**CAPÍTULO 4**

4.6.3.1 No se aplica.

4.6.3.2 CAR 91.413 c). *Operaciones por debajo de DA, DH o MDA.* Cuando sea aplicable una DA, DH o MDA, ningún piloto al mando realizará operaciones con una aeronave en cualquier aeródromo por debajo de la MDA, ni continuará con un procedimiento de aproximación por instrumentos por debajo de la DA o DH que se prescriben en el inciso b), salvo que:

- a) la aeronave esté continuamente en una posición desde la cual puede realizarse un descenso para el aterrizaje en la pista prevista a una velocidad vertical de descenso normal utilizando maniobras normales que permitan tomar contacto dentro de la zona de toma de contacto de la pista de aterrizaje prevista;
- b) la visibilidad en vuelo no sea inferior a la visibilidad prescrita en la Parte 97 del procedimiento de aproximación por instrumentos que se esté utilizando; y
- c) excepto para los procedimientos de aproximación de precisión de Categoría II o de Categoría III prescritos en virtud de la Parte 97 para ese aeródromo, que incluyan cualesquiera requisitos de referencia visual necesarios, por lo menos una de las siguientes referencias visuales hacia la pista prevista sea claramente visible e identificable para el piloto:

\* Método recomendado

- 1) el sistema de luces de aproximación; o
  - 2) las señales de umbral; o
  - 3) las luces de umbral; o
  - 4) las luces de identificación de extremo de pista; o
  - 5) el indicador visual de pendiente de aproximación; o
  - 6) la zona de toma de contacto o las señales de zona de toma de contacto; o
  - 7) las luces de zona de toma de contacto; o
  - 8) la pista o las señales de pistas; o
  - 9) las luces de pista.
- d) *Aterrizaje*. Ningún piloto al mando realizará el aterrizaje de una aeronave cuando la visibilidad en vuelo sea inferior a la visibilidad prescrita en virtud de la Parte 97 para el procedimiento de aproximación por instrumentos que se esté utilizando.
- e) *Procedimientos de aproximación frustrada*. Todo piloto al mando realizará inmediatamente el procedimiento de aproximación frustrada prescrito en virtud de la Parte 97 si:
- 1) no se satisfacen los requisitos del inciso c) en cualquiera de las siguientes ocasiones:
    - i) cuando la aeronave está realizando operaciones por debajo de la MDA; o
    - ii) al llegar al punto de aproximación frustrada incluidas la DA o DH cuando se especifique una DA o DH y se requiera su utilización y en cualquier momento después hasta la toma de contacto; o
  - 2) una parte identificable del aeródromo no sea claramente visible para el piloto durante una maniobra en circuito de la MDA o por encima, a no ser que la incapacidad de ver una parte identificable del aeródromo sea solamente como consecuencia de una maniobra normal de la aeronave durante la aproximación.

4.12\* No se aplican.

4.13\*

4.18.1\*

4.18.2\*

## CAPÍTULO 6

6.1.3.1.1 d) 3), No se aplican.

4) y e)

6.1.3.1.2\*

6.1.3.1.3\* Para aeronaves de 10 o más asientos de pasajeros y para aeronaves en vuelo a baja altura.

\* Método recomendado

15/7/04

- 6.1.4.1 No se aplican.  
6.1.4.2
- 6.3.1 Excepto con respecto a los equipos para hacer señales acústicas y un ancla. Cada aeronave de una masa superior a 5 700 kg estará equipada con un ancla flotante.
- 6.7 Excepto con respecto al faro de aterrizaje y a las luces en todos los compartimientos de pasajeros.
- 6.8 No se aplican.  
6.9.1  
6.9.2  
6.9.3\*  
6.9.4\*  
6.9.5  
6.10  
6.10.1.1  
6.10.1.2  
6.10.1.3  
6.10.1.4\*  
6.10.1.5  
6.10.1.6\*  
6.10.2  
6.10.3.1  
6.10.3.2\*  
6.10.4  
6.10.5.1  
6.10.5.2\*  
6.10.6  
6.10.7  
6.10.8  
6.10.9  
6.14\*

## CAPÍTULO 8

- 8.1 En el contexto del Reglamento de aviación civil (CAR) de Samoa, el “propietario” es el “explotador”. En el CAR se define al “explotador” en relación con una aeronave como la persona que realiza el vuelo o utiliza la aeronave, o que hace o permite que se haga volar la aeronave, que sea utilizada o que esté en cualquier sitio, ya sea que esa persona esté presente en la aeronave o no.
- 8.2.2 En el CAR 91.631 — Conservación de registros — se prevé un período de dos años o seis meses.
- 8.2.3 En el contexto del Reglamento de aviación civil de Samoa, el “arrendatario”, como el “propietario”, es el explotador.

## CAPÍTULO 9

- 9.1 No se aplica.

---

\* Método recomendado

## **CAPÍTULO 6**

- 6.1.1 En Singapur se requiere que las aeronaves de aviación general estén registradas en la categoría de transporte público.
-



**CAPÍTULO 1**

- Definiciones *Altitud de decisión (DA) o altura de decisión (DH)*. Solamente se incluye en la definición la aproximación de precisión.
- Mínimos de utilización de aeródromo*. No están explícitamente definidos, pero están cubiertos en parte por otras definiciones.
- Operación de aproximación y aterrizaje con guía vertical*. No están definidos.
- Operaciones de aproximación y aterrizaje que utilizan procedimientos de aproximación por instrumentos*. No están explícitamente definidas, pero están cubiertas en parte por otras definiciones.
- Programa de mantenimiento*. No se define explícitamente, pero está cubierto en parte por otras definiciones.

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.1 Las tarjetas de instrucción no se incluyen como elementos obligatorios en el aleccionamiento de los pasajeros.
- 4.10 En el reglamento de Suecia sólo se exige transportar oxígeno y equipo para respirar, pero no que éstos deban ser utilizados.
- 4.14 El piloto al mando no es explícitamente responsable de la idoneidad de los miembros de la tripulación de vuelo.
- 4.17 No se aplica.

**CAPÍTULO 6**

- 6.1.3.1.1 b) Cubierto en parte.
- 6.1.3.1.1 d) No se aplica.  
3) y 4)
- 6.1.4 No se aplica.
- 6.2.1 b) y c) No se requiere que el altímetro sea de precisión y tampoco se requiere un reloj para los vuelos VFR.
- 6.5.2 No se aplica.
- 6.9 En el reglamento de Suecia se exige transportar GPWS en las aeronaves cuya masa máxima de despegue exceda de 15 000 kg o con una capacidad de más de 30 asientos de pasajeros y no se requiere la función de predicción de riesgos del terreno.
- 6.10.1.3 Todavía se permiten los registradores de datos de vuelo de banda metálica.
- 6.10.1.4.1 No se aplican.  
6.10.1.5  
6.10.1.5.1  
6.10.1.5.2

6.10.1.7 a Cubiertos en parte.  
6.10.1.7.5

6.10.6.3 No se aplican.  
6.10.8

6.11 No se aplica.

## **CAPÍTULO 8**

8.2.2 No existe ningún requisito relativo a 90 días después del retiro permanente del servicio.

8.2.3 No se aplica.

---

**CAPÍTULO 6**

- 6.3 No se aplican.
  - 6.4
-