



Nota de envío

24/2/05

**SUPLEMENTO DEL**  
**ANEXO 8 — AERONAVEGABILIDAD**

**(Novena edición)**

1. El Suplemento adjunto reemplaza a todos los anteriores Suplementos del Anexo 8, y comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes hasta el 24 de febrero de 2005 con respecto a todas las enmiendas hasta la Enmienda 98 inclusive.
2. Este Suplemento debe insertarse al final del Anexo 8 (novena edición). Las diferencias adicionales que envíen los Estados contratantes se publicarán periódicamente como enmiendas del Suplemento.

**NOTA IMPORTANTE**  
**RELATIVA AL SUPLEMENTO DEL ANEXO 8, NOVENA EDICIÓN**

Este Suplemento de la *Novena edición* del Anexo 8 comprende las diferencias notificadas por los Estados contratantes respecto a todas las enmiendas, hasta la Enmienda 98 inclusive. Las diferencias notificadas por los Estados contratantes respecto a la Enmienda 99 se publicarán después del 20 de mayo de 2006. Ambos Suplementos deben conservarse hasta la publicación del Suplemento de la *Décima edición*.

**SUPLEMENTO DEL ANEXO 8 — NOVENA EDICIÓN**

**AERONAVEGABILIDAD**

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 8.

FEBRERO DE 2005

**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 8, ADOPTADAS O APROBADAS POR EL CONSEJO  
CON POSTERIORIDAD A LA NOVENA EDICIÓN, PUBLICADA EN JULIO DE 2001**

<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>

## 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 8 (novena edición), hasta la Enmienda 98 inclusive, 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	4/6/02	1-2	24/2/05
Antigua y Barbuda	27/11/02	1	24/2/05
Argentina	27/1/04	1-2	24/2/05
Armenia	6/4/04	1	24/2/05
Australia	7/9/03	1-2	24/2/05
Bahamas	22/11/02	1	24/2/05
Barbados	12/2/04	1	24/2/05
Belarús	29/8/03	1	24/2/05
Bélgica	8/3/04	1-4	24/2/05
Belice	26/8/03	1	24/2/05
Benin	22/1/04	1	24/2/05
Brasil	27/6/03	1	24/2/05
Burkina Faso	23/6/03	1	24/2/05
Canadá	27/2/04	1	24/2/05
Chile	4/4/03	1	24/2/05
China	20/1/04	1	24/2/05
Croacia	7/5/02	1	24/2/05
Cuba	11/12/01	1	24/2/05
Ecuador	9/4/03	1	24/2/05
España	9/5/03	1	24/2/05
Estados Unidos	10/2/04	1-5	24/2/05
Etiopía	27/11/01	1	24/2/05
Federación de Rusia	12/12/03	1	24/2/05
Fiji	20/11/03	1	24/2/05
Filipinas	20/11/01	1	24/2/05
Finlandia	2/3/04	1-4	24/2/05
Francia	28/6/04	1	24/2/05
Granada	27/11/02	1	24/2/05
Guatemala	11/9/03	1	24/2/05
Guyana	20/6/03	1	24/2/05
Haití	6/2/04	1	24/2/05
Honduras	28/5/04	1	24/2/05
Hungría	28/8/03	1	24/2/05
Irlanda	18/6/04	1-3	24/2/05
Islas Cook	28/11/03	1-2	24/2/05
Italia	31/5/02	1-2	24/2/05
Jamaica	12/9/01	1	24/2/05
Japón	24/5/02	1-2	24/2/05
Jordania	25/6/02	1-3	24/2/05
Kiribati	4/6/02	1	24/2/05
Kuwait	20/9/03	1	24/2/05
La ex República Yugoslava de Macedonia	22/10/03	1	24/2/05

<i>Estado</i>	<i>Fecha de notificación</i>	<i>Páginas del Suplemento</i>	<i>Fecha de publicación</i>
Lesotho	24/6/04	1	24/2/05
Letonia	4/10/02	1	24/2/05
Lituania	24/10/01	1	24/2/05
Luxemburgo	24/10/03	1	24/2/05
Maldivas	28/8/01	1	24/2/05
Malta	11/8/01	1	24/2/05
Mónaco	20/10/03	1	24/2/05
Myanmar	22/1/03	1	24/2/05
Namibia	18/2/04	1	24/2/05
Nicaragua	14/8/03	1	24/2/05
Nigeria	9/5/03	1	24/2/05
Noruega	8/10/02	1	24/2/05
Nueva Zelandia	24/8/04	1-2	24/2/05
Omán	29/9/03	1	24/2/05
Palau	21/11/03	1	24/2/05
Papua Nueva Guinea	15/1/02	1	24/2/05
Paraguay	17/9/01	1	24/2/05
Polonia	5/9/03	1	24/2/05
Qatar	8/9/01	1	24/2/05
Reino Unido	2/2/04	1-3	24/2/05
República Checa	13/3/03	1	24/2/05
República Dominicana	19/2/03	1	24/2/05
Rumania	20/11/01	1-2	24/2/05
Saint Kitts y Nevis	27/11/02	1	24/2/05
Samoa	23/4/03	1-2	24/2/05
Santa Lucía	27/11/02	1	24/2/05
San Vicente y las Granadinas	27/11/02	1	24/2/05
Seychelles	9/7/04	1	24/2/05
Sri Lanka	4/11/04	1	24/2/05
Sudáfrica	13/11/01	1	24/2/05
Tayikistán	23/10/02	1	24/2/05
Trinidad y Tabago	24/6/04	1	24/2/05
Túnez	13/11/04	1	24/2/05
Turkmenistán	11/10/02	1	24/2/05
Uganda	5/12/01	1	24/2/05
Uzbekistán	27/1/03	1	24/2/05
Yemen	13/4/04	1	24/2/05

**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>
Bahrein	21/7/01	Irán (República Islámica del)	9/7/01
Bolivia	10/7/01	Islandia	11/10/02
Bulgaria	6/9/01	Líbano	1/7/02
Burundi	13/8/01	Malasia	21/5/02
Cabo Verde	15/4/03	Pakistán	25/2/04
China		Panamá	13/4/04
Hong Kong, China	20/1/04	Perú	11/9/01
Macao, China	2/4/03	República de Corea	13/7/03
Chipre	4/7/02	República Popular Democrática de Corea	20/9/02
Costa Rica	7/12/01	República Unida de Tanzania	8/6/04
Dinamarca	21/5/03	Singapur	7/9/02
El Salvador	9/7/01	Suecia	12/3/03
Emiratos Árabes Unidos	20/3/02	Suiza	10/7/02
Eritrea	5/11/01	Tailandia	31/8/01
Eslovaquia	23/11/01	Togo	1/7/01
Georgia	16/11/01	Ucrania	4/9/03
Ghana	11/6/01	Viet Nam	14/1/03
Grecia	26/2/02	Zambia	1/8/01
India	8/11/01		
Indonesia	15/4/04		

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

Afganistán	Gambia	Níger
Albania	Guinea	Países Bajos
Andorra	Guinea-Bissau	Portugal
Angola	Guinea Ecuatorial	República Árabe Siria
Arabia Saudita	Iraq	República Centroafricana
Argelia	Islas Marshall	República Democrática del Congo
Austria	Islas Salomón	República Democrática Popular Lao
Azerbaiyán	Israel	República de Moldova
Bangladesh	Jamahiriya Árabe Libia	Rwanda
Bhután	Kazajstán	San Marino
Bosnia y Herzegovina	Kenya	Santo Tomé y Príncipe
Botswana	Kirguistán	Senegal
Brunei Darussalam	Liberia	Serbia y Montenegro
Camboya	Madagascar	Sierra Leona
Camerún	Malawi	Somalia
Chad	Malí	Sudán
Colombia	Marruecos	Suriname
Comoras	Mauricio	Swazilandia
Congo	Mauritania	Tonga
Côte d'Ivoire	México	Turquía
Djibouti	Micronesia (Estados Federados de)	Uruguay
Egipto	Mongolia	Vanuatu
Eslovenia	Mozambique	Venezuela
Estonia	Nauru	Zimbabwe
Gabón	Nepal	

**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	Islas Cook Lituania	2.2	Armenia Croacia Túnez
		2.2.3	Tayikistán
<b>PARTE I</b>			
Definiciones	Argentina Armenia Belarús Bélgica Estados Unidos Finlandia Irlanda Islas Cook Myanmar Nueva Zelanda Reino Unido Rumania Uzbekistán	Capítulo 3, Fig. 1 3.1 3.2 3.2.1 3.2.2	Armenia Croacia Croacia Kuwait Belice Ecuador Etiopía Guyana Haití Jordania Kiribati La ex República Yugoslava de Macedonia Namibia Palau Paraguay Barbados Lesotho Luxemburgo Mónaco Noruega Palau Yemen
<b>PARTE II</b>			
Capítulo 1	Belice Guatemala Omán Trinidad y Tabago	3.2.3	Seychelles Trinidad y Tabago
1.1	Burkina Faso Seychelles		Chile
1.2	Burkina Faso Kuwait	3.2.4	Paraguay Sri Lanka
1.2.1	Seychelles		Bélgica
1.2.2	Seychelles	3.3	Finlandia
1.2.3	Seychelles	3.3.1	Croacia
1.2.4	Seychelles		Croacia
1.3.1	Seychelles		La ex República Yugoslava de Macedonia
1.3.2	Tayikistán	3.3.2	Luxemburgo
1.3.3	Seychelles		Mónaco
1.3.4	Estados Unidos Seychelles	3.4	Croacia
1.4.1	Seychelles	3.5	Croacia
1.4.2	Seychelles		La ex República Yugoslava de Macedonia
Capítulo 2	Belice Burkina Faso Guatemala Omán Trinidad y Tabago	3.6 3.6.1	Croacia Bélgica Finlandia
2.1	Croacia		Islas Cook Nueva Zelanda

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
3.6.2	Bahamas Etiopía Luxemburgo Noruega Paraguay Túnez	4.3.2	Samoa Seychelles Cuba Federación de Rusia Fiji Guyana
3.6.3	Antigua y Barbuda Australia Ecuador Estados Unidos Granada Guyana Islas Cook La ex República Yugoslava de Macedonia Maldivas Mónaco Noruega Nueva Zelandia Palau Saint Kitts y Nevis Samoa Santa Lucía San Vicente y las Granadinas Seychelles	4.3.3	Jordania Omán Papua Nueva Guinea Paraguay Seychelles Túnez Belice Estados Unidos Kiribati La ex República Yugoslava de Macedonia Luxemburgo Mónaco Namibia Palau Papua Nueva Guinea Seychelles
3.6.4	Australia Filipinas Islas Cook Nueva Zelandia Samoa Seychelles	4.3.4	Túnez Antigua y Barbuda Bélgica Belice Chile Cuba Ecuador Fiji Finlandia Granada
4.1	Croacia		Jordania
4.2	Croacia Kiribati		Kuwait
4.2.1	Seychelles		La ex República Yugoslava de Macedonia
4.2.2	Seychelles		Papua Nueva Guinea
4.3	Croacia Haití República Dominicana		Paraguay Saint Kitts y Nevis Santa Lucía
4.3.1	Bélgica Chile Ecuador Estados Unidos Finlandia Islas Cook Jordania Noruega Nueva Zelandia Papua Nueva Guinea Paraguay	4.3.5	San Vicente y las Granadinas Seychelles Túnez Uganda Barbados Belice Chile Ecuador Estados Unidos Hungría



<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
	Kiribati	<b>PARTE III</b>	
	Kuwait	Generalidades	Belice
	Lesotho		Benin
	Letonia		Guatemala
	Maldivas		Honduras
	Nigeria		Islas Cook
	Papua Nueva Guinea		Nueva Zelandia
	Paraguay		Túnez
	Seychelles		
	Turkmenistán	Capítulo 1	Burkina Faso
	Uganda		Myanmar
4.3.6	Fiji	1.1.3	Estados Unidos
	Jordania		Islas Cook
	Omán		Jordania
	Papua Nueva Guinea		Nueva Zelandia
	Seychelles	1.1.4	Jordania
	Trinidad y Tabago	1.2	China
	Túnez		Jordania
4.3.7	China	1.3	Estados Unidos
	Ecuador	1.4	Jordania
	Estados Unidos	1.5.1	Estados Unidos
	Fiji		Islas Cook
	Jordania		Nueva Zelandia
	Omán		Rumania
	Papua Nueva Guinea		Samoa
	Trinidad y Tabago		
	Túnez	Capítulo 2	Burkina Faso
	Uganda		Myanmar
4.3.8	Jamaica	2.2.1.2	Jordania
	La ex República Yugoslava de Macedonia	2.2.2.2	Jordania
	Papua Nueva Guinea	2.2.3	Argentina
	Sudáfrica		Bélgica
	Tayikistán		Cuba
4.3.9	Fiji		Estados Unidos
	Jordania		Finlandia
	Omán		Irlanda
	Papua Nueva Guinea		Islas Cook
	Seychelles		Nueva Zelandia
	Trinidad y Tabago		Reino Unido
	Túnez	2.3.1	Samoa
		2.3.1.3	Turkmenistán
		2.3.2	Jordania
		2.3.4.1	Jordania
			Alemania
<b>PARTE III</b>			Australia
Generalidades	Croacia		Bélgica
	Lituania		Cuba
	Nigeria		Finlandia
	Paraguay		Francia
	Trinidad y Tabago		Irlanda

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
	Reino Unido	Capítulo 5	Burkina Faso
	Rumania		Myanmar
	Samoa		República Dominicana
2.3.4.2	Jordania	5.1	Jordania
2.3.4.3	Jordania	5.2	Jordania
2.3.5	Jordania	5.3	Jordania
Capítulo 3	Burkina Faso	Capítulo 6	Burkina Faso
	Myanmar		Myanmar
3.1.1	Jordania		República Dominicana
3.1.2	Jordania	6.1	Jordania
3.1.3	Jordania	6.2	Jordania
3.2.1	Jordania	6.3	Jordania
3.2.2	Jordania		
3.3	Jordania	Capítulo 7	Burkina Faso
3.3.1	Jordania		Myanmar
3.3.2	Jordania	7.1.1	Jordania
3.4.1	Jordania	7.1.2	Jordania
3.5	Jordania	7.2.2	Jordania
3.6	Jordania	7.2.4	Jordania
3.7	Jordania		
Capítulo 4	Burkina Faso	Capítulo 8	Myanmar
	Myanmar	8.1	Jordania
4.1	Bélgica	8.4	Jordania
	Finlandia	8.4.1	Estados Unidos
	Irlanda		Papua Nueva Guinea
	Reino Unido	8.4.2	Estados Unidos
4.1.3	Jordania		Japón
4.1.4	Jordania	Capítulo 9	Myanmar
4.1.5	Jordania	9.2.4	Bélgica
4.1.6	Alemania		Finlandia
	Argentina		Irlanda
	Australia	9.2.7	Reino Unido
	Bélgica	9.3.5	Armenia
	Estados Unidos		Alemania
	Federación de Rusia		Antigua y Barbuda
	Finlandia		Armenia
	Francia		Bélgica
	Irlanda		Brasil
	Japón		España
	Jordania		Estados Unidos
	Reino Unido		Finlandia
	República Checa		Francia
	Rumania		Granada
	Uzbekistán		Irlanda
4.1.7	Jordania		Italia
4.1.7.1	Jordania		Japón
4.1.7.2	Jordania		Kiribati
4.1.7.4	Jordania		La ex República Yugoslava de Macedonia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
	Luxemburgo		Jordania
	Maldivas		Polonia
	Malta		Reino Unido
	Nicaragua		República Checa
	Polonia		Rumania
	Qatar		Tayikistán
	Reino Unido	11.3	Uzbekistán
	República Checa		Alemania
	Rumania		Australia
	Saint Kitts y Nevis		Brasil
	Samoa		España
	Santa Lucía		Estados Unidos
	San Vicente y las Granadinas		Italia
9.6	Jordania		Japón
9.6.2	Alemania		Jordania
	Australia		Polonia
	Italia		Reino Unido
	Rumania		República Checa
	Samoa		Rumania
			Tayikistán
			Uzbekistán
Capítulo 10	Myanmar		
10.1	Kuwait		
10.2	Kuwait		
10.3	Kuwait		
10.4	Kuwait		
	Tayikistán		
Capítulo 11	Bélgica		
	Finlandia		
	Irlanda		
11.1	Alemania	A.2.1	Estados Unidos
	Armenia	A.4	Estados Unidos
	Australia		
	Brasil	B.2.7	Bélgica
	España		Estados Unidos
	Estados Unidos		Finlandia
	Italia		Francia
	Japón		Irlanda
	Jordania		Reino Unido
	Nicaragua		
	Reino Unido	B.4.1	Estados Unidos
	República Checa	B.4.2	Bélgica
	Rumania		Finlandia
	Tayikistán		Francia
	Uzbekistán		Irlanda
11.2	Alemania	B.4.2.1	Reino Unido
	Australia		
	España	C.6.1	Estados Unidos
	Estados Unidos	C.7	Bélgica
	Italia		Finlandia
	Japón		Irlanda

**PARTE IIIB**  
Generalidades

Benin  
Guatemala  
Honduras  
Islas Cook  
Nueva Zelandia  
Túnez

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
D.1.1	Bélgica Finlandia Irlanda Reino Unido	K.1	Canadá Estados Unidos Finlandia Nicaragua
D.1.3	Bélgica Finlandia Irlanda	K.2	Reino Unido Canadá Estados Unidos
D.2	Bélgica Canadá Estados Unidos Finlandia Francia Irlanda Reino Unido	K.3	Reino Unido Canadá Estados Unidos Finlandia Reino Unido
D.5	Estados Unidos		
E.3.5.5	Estados Unidos	<b>PARTE IV</b> Generalidades	Belice Benin Croacia Guatemala Honduras Islas Cook Japón Lituania Nigeria Nueva Zelandia República Dominicana Trinidad y Tabago Túnez
F.1	Bélgica Finlandia Irlanda		
F.1.1	Reino Unido		
F.1.2	Bélgica Finlandia Irlanda		
F.4.1	Estados Unidos		
F.4.2	Canadá Estados Unidos		
F.5	Bélgica Finlandia Irlanda	Capítulo 1	Argentina Myanmar
G.2.5	Bélgica Finlandia Irlanda Reino Unido	1.1.2	Jordania
G.7.2	Kuwait	1.1.4	Jordania
G.7.3	Kuwait	1.2	Samoa
G.7.4	Kuwait	1.2.2	Estados Unidos Islas Cook Nueva Zelandia
I.1	Bélgica Finlandia Irlanda Reino Unido	1.3	Tayikistán
I.6	Bélgica Finlandia Irlanda	Capítulo 2	Belarús Myanmar
Subparte K	Bélgica Francia Irlanda	2.2	Rumania
		2.2.1	Argentina Islas Cook Nueva Zelandia
		2.2.1.2	Alemania Rumania
		2.2.2	Argentina Australia

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
2.2.2.1	Estados Unidos Federación de Rusia Islas Cook Japón Nueva Zelandia Alemania Australia Italia Japón Reino Unido	2.2.3.3	Irlanda Islas Cook Japón Nueva Zelandia Reino Unido Rumania Uzbekistán Alemania Argentina Japón
2.2.2.2	Alemania Japón Reino Unido	2.2.3.3.1	Alemania Argentina Islas Cook Japón
2.2.3	Alemania		Japón
2.2.3.1	Alemania Argentina Bélgica Estados Unidos Finlandia Irlanda Islas Cook Japón Nueva Zelandia Reino Unido	2.2.3.3.2	Nueva Zelandia Reino Unido Australia
2.2.3.1.1	Alemania Argentina Japón Reino Unido	2.3.1	Jordania
2.2.3.1.2	Alemania Argentina Japón Reino Unido	2.3.1.2	Jordania
2.2.3.1.3	Alemania Argentina Japón Reino Unido	Capítulo 3	Myanmar
2.2.3.1.4	Alemania Argentina Australia Estados Unidos Japón Reino Unido Tayikistán	Capítulo 4	Myanmar
2.2.3.2	Alemania Argentina Australia Bélgica Federación de Rusia Finlandia Francia	4.1	Bélgica Finlandia Irlanda Jordania Reino Unido
		4.1.1	Jordania
		4.1.2	Jordania
		4.1.3	Jordania
		4.1.4	Jordania
		4.1.5	Jordania
		4.1.6	Alemania Australia Bélgica Federación de Rusia Finlandia Francia Irlanda Islas Cook Jordania Nueva Zelandia Polonia Reino Unido República Checa Rumania Samoa Uzbekistán
		4.1.7	Jordania

<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>	<i>Párrafo</i>	<i>Diferencias notificadas por</i>
4.1.8	Alemania Bélgica Finlandia Francia Irlanda Italia Jordania Rumania	6.8.5	Australia Bélgica Finlandia Irlanda Samoa
Capítulo 5	Jordania Myanmar	Capítulo 7 7.1	Myanmar Bélgica Finlandia Irlanda Reino Unido
Capítulo 6	Jordania Myanmar	7.4 7.4.2	Jordania Argentina Australia Canadá China Estados Unidos Islas Cook Italia Japón Nueva Zelandia Samoa
6.3.2	Italia		
6.7	Australia Bélgica Estados Unidos Finlandia Francia Irlanda Polonia Reino Unido República Checa Samoa	Capítulo 8	Myanmar
6.8.1	Australia Reino Unido	Capítulo 9 9.3.2	Myanmar Jordania

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 2**

2.3.4.1 No existe ningún requisito de que sea evidente para el piloto un aviso claro e inconfundible de entrada en pérdida en caso de un grupo motor inactivo.

**CAPÍTULO 4**

4.1.6 g) No existe ningún requisito de que los sistemas de extinción de incendios en el compartimiento de carga estén diseñados para prever un incendio repentino y extendido como el que podría causar un artefacto explosivo o incendiario.

4.1.6 h) No existe ningún requisito de que haya que adoptar precauciones para la protección contra posibles casos de descompresión accidental de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos, incluso los causados por artefactos explosivos o incendiarios, que puedan incapacitar a los ocupantes del avión.

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No existe ningún requisito de identificar en el avión un lugar de riesgo mínimo en el que pueda colocarse una bomba.

9.6.2 No existe ningún requisito de proveer indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra, se cometan errores.

**CAPÍTULO 11**

11.1 No existe ningún requisito de que haya que prever durante el diseño del avión un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

11.2 No existe ningún requisito de que la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo y el manparo del compartimiento de la tripulación de vuelo estén diseñados para reducir al mínimo la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas.

11.3 No existe ningún requisito de que haya que tener en cuenta las características de diseño que impidan ocultar fácilmente armas, explosivos u otros objetos peligrosos.

**PARTE IV****CAPÍTULO 2**

2.2.1.2 No existe ningún requisito de ese tipo para los helicópteros pequeños, salvo para el aterrizaje y el despegue.

2.2.2.1 No existe ninguna referencia a las Clases 1, 2 ó 3 de performance, sólo a las Categorías A y B.

2.2.2.2

2.2.3

2.2.3.1

2.2.3.1.1

2.2.3.1.2

2.2.3.1.3

2.2.3.1.4

2.2.3.2 No existe ninguna referencia a las Clases 1, 2 ó 3 de performance, sólo a las Categorías A y B. No existe ningún requisito de que haya que tomar en cuenta la performance de ascenso, crucero o descenso con los dos grupos motores inactivos para los helicópteros que tengan tres o más grupos motores.

2.2.3.3 No existe ninguna referencia a las Clases 1, 2 ó 3 de performance, sólo a las Categorías A y B.  
2.2.3.3.1

#### **CAPÍTULO 4**

4.1.6 f) No existe ningún requisito de tomar precauciones en el diseño para la protección contra posibles casos de descompresión accidental de la cabina y contra la presencia de humo u otros gases tóxicos que puedan incapacitar a los ocupantes del helicóptero.

4.1.8 No existe ningún requisito de adoptar medidas en el diseño para reducir al mínimo el riesgo de que las operaciones de manejo en tierra puedan causar daños que podrían pasar inadvertidos en las partes del helicóptero esenciales para su operación segura.

---



**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.6.3 En Antigua y Barbuda se expide un certificado de aeronavegabilidad de categoría privada.

**CAPÍTULO 4**

4.3.4 La información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad originada en Antigua y Barbuda no se transmite al Estado de diseño.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 En Antigua y Barbuda no se exige que los explotadores reciban información con respecto a un lugar de riesgo mínimo en el que pueda colocarse una bomba.

---

**PARTE I****Definiciones**

*Mantenimiento.* En la República Argentina no se considera a la modificación como una tarea de mantenimiento.

*Helicópteros de Clase de performance 1, 2 y 3.* Los helicópteros de gran tamaño (más de 2 730 kg) se clasifican en la Categoría A o B según su peso, la capacitación de transporte de pasajeros, los sistemas auxiliares y la performance. No se ha establecido ninguna clasificación para todos los demás helicópteros (2 730 kg o menos).

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 2**

2.2.3

Para los aviones terrestres la República Argentina requiere que la distancia de aterrizaje se determine únicamente a nivel de pista. Para los hidroaviones la República Argentina requiere que la distancia de aterrizaje se determine únicamente para agua en calma.

**CAPÍTULO 4**

4.1.6 g), h) e i)

En la República Argentina no se consideran los efectos causados por los artefactos explosivos o incendiarios como requisitos de diseño.

**PARTE IV****CAPÍTULO 1**

La República Argentina no permite que el peso y los límites del centro de gravedad varíen en función de la altitud o con la fase de vuelo (despegue, en ruta, aterrizaje).

**CAPÍTULO 2**

2.2.1

2.2.2

Tal como se mencionó en la diferencia indicada respecto de las definiciones de clases de helicópteros en la Parte I, la clasificación en la República Argentina se basa en su peso, capacidad de pasajeros, sistemas auxiliares y la performance.

2.2.3.1

2.2.3.1.1

2.2.3.1.2

2.2.3.1.3

2.2.3.1.4

En lo que atañe a los helicópteros de Categoría B, sólo es necesario incluir la distancia de despegue en los datos sobre performance, mientras que en los helicópteros de Categoría A es necesario proporcionar los datos sobre la distancia de despegue, trayectoria y distancia de despegue interrumpido. No hay requisitos comparables para los helicópteros que pesan menos de 2 730 kg.

2.2.3.2

La performance en ruta se basa solamente en la performance de ascenso, tanto si se trata de situaciones en que todos los motores se encuentran en funcionamiento como cuando hay un motor inactivo (aplicable a las categorías A y B). No hay requisitos comparables para los helicópteros que pesan menos de 2 730 kg.

2.2.3.3

2.2.3.3.1

La especificación del punto de decisión de aterrizaje (LDP) sólo se precisa respecto de los helicópteros de Categoría A.

**CAPÍTULO 7**

7.4.2

Se han establecido intensidades mínimas aceptables para las luces de navegación y anticolisión, es decir, no hay medios para reducir la intensidad de las luces por debajo de los niveles prescritos.

---

**PARTE I**

**Definiciones** La clasificación de los helicópteros se basa tanto en la performance como en otros factores.

**PARTE II**

**CAPÍTULO 2**

2.2 No se aplica.

**CAPÍTULO 3**

**FIGURA 1** El certificado de aeronavegabilidad no contiene información con respecto al código de aeronavegabilidad aplicable.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.2.7 No se aplica.

9.3.5 No se aplica.

**CAPÍTULO 11**

11.1 No se aplica.

---

**PARTE II****CAPÍTULO 3**

- 3.6.3 En Australia no se permitirán los vuelos de entrega si se considera que pueden ser perjudiciales para la seguridad operacional de la navegación aérea.  
3.6.4

*Observación:* Australia se reserva el derecho de negar la autorización en tales circunstancias.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 2**

- 2.3.4.1 En las normas sobre ensayos de entrada en pérdida no se exige la demostración con un grupo motor inactivo y por lo tanto no se demuestra el aviso de entrada en pérdida para esa configuración.

**CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 g) Las normas de diseño de los sistemas de extinción de incendios en el compartimiento de carga y sus agentes extintores no se refieren explícitamente a artefactos explosivos o incendiarios.  
4.1.6 h) e i) Las normas de diseño para proteger contra la descompresión accidental de la cabina o la presencia de humo, gases tóxicos o vapores en la cabina y el compartimiento de la tripulación de vuelo no se refieren explícitamente a artefactos explosivos o incendiarios.

**CAPÍTULO 9**

- 9.6.2 Los requisitos de Australia sobre indicaciones y letreros para ayudar al personal en tierra son limitados y no se refieren a operaciones en tierra tales como el remolque.

**CAPÍTULO 11**

- 11.1 No existe ningún requisito en la legislación de Australia de que se prevea durante el diseño del avión un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.  
11.2 No existe ninguna disposición en la legislación de Australia sobre especificaciones de diseño que  
11.3 tengan en cuenta aspectos de seguridad.

**PARTE IV****CAPÍTULO 2**

- 2.2.2 Los requisitos de diseño de helicópteros en Australia no se basan en las Clases I, II y III de performance operacional. Los helicópteros de peso máximo superior a 3 180 kg se clasifican en las Categorías A o B, según el peso, la capacidad de transporte de pasajeros, los sistemas auxiliares y la performance.  
2.2.2.1 b) Para los helicópteros de peso máximo de 3 180 kg, no existe ningún requisito específico de performance mínima en todas las fases de despegue y ascenso.  
2.2.3.1.4 Para los helicópteros de peso máximo de 3 180 kg, no existe ningún requisito de que deba establecerse una distancia para el despegue.

- 2.2.3.2 b) La performance en ruta se basa en la performance de ascenso con todos los motores en funcionamiento y con un motor inactivo. No se prevé el caso en que estén inactivos dos grupos motores críticos. No existen requisitos comparables para los helicópteros de peso inferior a 3 180 kg.
- 2.2.3.3.2 Para los helicópteros de peso máximo de 3 180 kg, no existe ningún requisito de que deba establecerse una distancia para el aterrizaje.

#### **CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 e) En los requisitos de Australia no se especifican criterios sobre los materiales del mobiliario interior de la cabina utilizados durante remodelaciones de importancia. La protección contra incendios depende de la base de certificación original.

#### **CAPÍTULO 6**

- 6.7 Para los helicópteros de peso máximo de 3 180 kg, sólo se requiere la capacidad de poder arrancar de nuevo para la certificación de Categoría A.
- 6.8.1 No existen requisitos relativos a la independencia de los grupos motores usados en helicópteros con peso máximo de 3 180 kg.
- 6.8.5 No existen requisitos sobre sistemas de extinción de incendios en helicópteros con motores de émbolo de peso máximo de 3 180 kg.

#### **CAPÍTULO 7**

- 7.4.2 b) No existen requisitos en la legislación australiana de que haya que tener en cuenta los efectos de las luces de navegación y anticollisión de los helicópteros sobre los observadores externos.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.6.2

Existe un procedimiento habitual. No hay ningún requisito de hacer saber al Estado de matrícula cuando se adviertan averías en una aeronave de matrícula extranjera. Sin embargo, la Inspección de normas de vuelo de Bahamas colabora habitualmente con otros Estados de matrícula con respecto a la aeronavegabilidad de sus aeronaves radicadas o que vuelan en Bahamas.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.2.3 No se aplica.

**CAPÍTULO 4**

4.3.5 No se aplica.

---



**PARTE I**

**Definiciones** La clasificación de los helicópteros se basa en otros factores además de la performance.

**PARTE IV**

**CAPÍTULO 2** La clasificación de los helicópteros se basa en otros factores además de la performance.

---

**PARTE I****Definiciones**

*Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* Los helicópteros grandes se clasifican en Categoría A o B según el peso, la capacidad de transporte de pasajeros y los sistemas auxiliares, así como su capacidad de performance. No existe ningún esquema de clasificación para los helicópteros pequeños.

**PARTE II****CAPÍTULO 3**

3.3.2 En la Parte 21 sólo se exige el idioma del Estado miembro y no se impone el uso del inglés.

3.6.1 En la Parte 21, también se permite la evaluación de los daños por una organización de diseño aprobada de conformidad con la Subparte J, en el marco de un procedimiento convenido con el organismo. Esto puede verse como un dictamen indirecto del Estado.

**CAPÍTULO 4**

4.3.1 No existe ningún requisito en el Reglamento EC-1702/2003 de la Comisión acerca de que los Estados miembros procedan así.

4.3.4 No existe tampoco un requisito en el Reglamento EC-1702/2003 de la Comisión acerca de que los Estados miembros procedan así, ni hay un procedimiento de la EASA al respecto.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 2**

2.2.3 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la distancia de aterrizaje indicando la pendiente de la pista, pero se aplican factores sobre la distancia de aterrizaje mediante normas operativas, cuando corresponde. En los códigos de aeronavegabilidad no es obligatorio anotar la performance indicando las variaciones en las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente, pero se aplican factores sobre la distancia de amaraje mediante normas operativas, cuando corresponde.

2.3.4.1 En los códigos de aeronavegabilidad no es obligatoria la prueba de entrada en pérdida con un grupo motor inactivo, pero en las actividades individuales de certificación se tienen en cuenta los aspectos relativos al aviso de entrada en pérdida con un motor inactivo.

**CAPÍTULO 4**

4.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se tienen en cuenta durante las actividades de certificación para los aspectos en que afectan la seguridad operacional de la aeronave.

4.1.6 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente protección contra artefactos explosivos e incendiarios.

**CAPÍTULO 9**

9.2.4 En los códigos de aeronavegabilidad no se trata específicamente la cuestión de las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas, pero en la práctica Bélgica cumple con la norma.

9.3.5 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente la identificación del lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

## **CAPÍTULO 11**

En este momento, no se trata específicamente en los códigos de aeronavegabilidad esta norma de seguridad, excepto acerca de las puertas del compartimiento de los pilotos.

### **PARTE IIIB**

#### **SUBPARTE B**

B.2.7 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la distancia de aterrizaje indicando la pendiente de la pista, pero se aplican factores sobre la distancia de aterrizaje mediante normas operativas, cuando corresponde. En los códigos de aeronavegabilidad no es obligatorio anotar la performance indicando las variaciones en las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente, pero se aplican factores sobre la distancia de amaraje mediante normas operativas, cuando corresponde.

B.2.7 b), e) Los códigos de aeronavegabilidad aseguran el cumplimiento de esta norma, excepto acerca de tener en cuenta los frenos desgastados en el caso de los aviones de categoría de transporte aéreo complementario.

B.4.2 En los códigos de aeronavegabilidad no es obligatoria la prueba de entrada en pérdida con un grupo motor inactivo, pero en las actividades individuales de certificación se tienen en cuenta los aspectos relativos al aviso de entrada en pérdida con un motor inactivo.

#### **SUBPARTE C**

C.7 a), c) En general, no es obligatorio tener en cuenta en los códigos de aeronavegabilidad la probabilidad de choques con aves para los aviones pequeños y los aviones de la categoría de transporte aéreo complementario, excepto en el caso del choque con aves sobre el parabrisas en la categoría de transporte aéreo complementario. Sólo se requiere que se considere el comportamiento probable del avión en caso de amaraje forzoso para la certificación de tipo cuando las normas operativas requieren la certificación del amaraje forzoso.

#### **SUBPARTE D**

D.1.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se tienen en cuenta durante las actividades de certificación para los aspectos que afectan la seguridad operacional de la aeronave.

D.1.3 En los códigos de aeronavegabilidad no se tiene en cuenta específicamente el efecto de los materiales sobre los ocupantes del avión y otras personas en tierra ni sobre el medio ambiente en general, en situaciones normales y de emergencia.

D.2 a) Los códigos de aeronavegabilidad aseguran el cumplimiento del apartado a), excepto en cuanto a la prevención de mala instalación.

D.2 b), g), 3), h), i) En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se exige la protección contra artefactos explosivos e incendiarios.

#### **SUBPARTE F**

F.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se tienen en cuenta durante las actividades de certificación para los aspectos en que afectan la seguridad operacional de la aeronave.

F.1.2 c)  
F.5 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se exige la protección contra la interferencia electromagnética, pero la misma se tiene en cuenta en la práctica individual de certificación.

## **SUBPARTE G**

G.2.5 En los códigos de aeronavegabilidad no se trata específicamente la cuestión de las limitaciones relativas al equipo y a los sistemas, pero en la práctica Bélgica cumple con la norma.

## **SUBPARTE I**

I.1 Esta disposición no se incluye en los códigos de aeronavegabilidad, pero en el caso de nuevos diseños pueden usarse condiciones especiales durante la certificación para tener en cuenta los casos en que el código de aeronavegabilidad correspondiente no contiene normas de seguridad operacional suficientes o apropiadas.

I.6 En los códigos de aeronavegabilidad no se trata esta norma, excepto con respecto al requisito de instalación. El resto queda cubierto por las normas operativas.

**SUBPARTE K** En este momento, esta norma de seguridad no se trata específicamente en los códigos de aeronavegabilidad, excepto acerca de las puertas del compartimento de los pilotos.

## **PARTE IV**

### **CAPÍTULO 2**

2.2.3.1 Para los helicópteros de categoría B, en el código de aeronavegabilidad sólo se exige que se incluya en los datos de performance la distancia de despegue.

2.2.3.2 No se incluye en los códigos de aeronavegabilidad el concepto de dos grupos motores inactivos, pero en el caso de nuevos diseños pueden usarse condiciones especiales durante la certificación para tener en cuenta los casos en que el código de aeronavegabilidad correspondiente no contiene normas de seguridad operacional suficientes o apropiadas.

### **CAPÍTULO 4**

4.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se tienen en cuenta durante las actividades de certificación para los aspectos en que afectan la seguridad operacional de la aeronave.

4.1.6 En los códigos de aeronavegabilidad se asegura el cumplimiento de esta norma, excepto con respecto a la descompresión accidental de la cabina, pero esta cuestión puede tenerse en cuenta durante la certificación, si corresponde, utilizando el procedimiento de condición especial.

4.1.8 En los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia específica al riesgo de que las operaciones de manejo en tierra puedan provocar daños.

### **CAPÍTULO 6**

6.7 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se asegura el cumplimiento de la norma de nueva puesta en marcha del motor para los helicópteros pequeños.

- 6.8.5 En los códigos de aeronavegabilidad se asegura el cumplimiento de esta norma, excepto en cuanto a la extinción de incendios para los helicópteros pequeños y la detección de incendios para los helicópteros pequeños equipados con motores de émbolo.

## **CAPÍTULO 7**

- 7.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se tienen en cuenta durante las actividades de certificación para los aspectos en que afectan la seguridad operacional de la aeronave.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 1** No se aplican los capítulos relativos a la expedición de certificados de tipo o de fabricación.

**CAPÍTULO 2** No se aplican los capítulos relativos a la expedición de certificados de tipo o de fabricación.

**CAPÍTULO 3**

3.2.2 En Belice no se han adoptado oficialmente un código amplio de aeronavegabilidad o reglamentaciones completas de aeronavegabilidad de conformidad con los SARPS internacionales.

**CAPÍTULO 4**

4.3.3 No existe ningún requisito de evaluar y adoptar información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad, del tipo de las directrices de aeronavegabilidad (AD).

4.3.4 La DCA no ha establecido un sistema para intercambiar datos con los Estados de diseño y las  
4.3.5 organizaciones de diseño, comprendidas la recepción, adopción y emisión de información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad.

**PARTE IIIA** No se aplica. Belice no es un Estado de diseño.

**PARTE IV** No se aplica. Belice no es un Estado de diseño.



**PARTES IIIA y B** No se aplica. Benin no es un Estado de fabricación.

**PARTE IV** No se aplica. Benin no es un Estado de fabricación.

---

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 En el reglamento no existe ningún requisito relativo a la identificación de un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba en los aviones.

**CAPÍTULO 11**

11.1 En el reglamento no existe ningún requisito relativo a la identificación de un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba en los aviones.

11.3 En el reglamento no existe ningún requisito de que se preste atención a las características de diseño para evitar el ocultamiento fácil de armas, explosivos y otros objetos peligrosos a bordo de las aeronaves y facilitar los procedimientos de búsqueda de tales objetos.

---



**PARTE II**

**CAPÍTULO 1**

- 1.1 En el reglamento no se prevé ninguna disposición sobre diseño de aeronaves.
- 1.2

**CAPÍTULO 2**

Burkina Faso no es un país fabricante de aeronaves. En el reglamento no figura ninguna disposición relativa al Capítulo 2, Producción.

**PARTE III**

**CAPÍTULOS 1, 2,  
3, 4, 5, 6 y 7**

En el reglamento no se prevé la certificación, el diseño ni la construcción de aeronaves pesadas.

---

**PARTE IIIB****SUBPARTE D**

- D.2 f) Se aplica parcialmente. En las normas canadienses no se hace referencia al retardo de la posibilidad de conflagración en la cabina.
- D.2 g) Se aplica parcialmente. En las normas canadienses no se hace referencia a un incendio repentino y extendido como el que podría causar un artefacto explosivo o incendiario.
- D.2 h) Se aplica parcialmente. En las normas canadienses no se hace referencia al humo u otros gases tóxicos, especialmente los causados por artefactos explosivos o incendiarios.

**SUBPARTE F**

- F.4.2 Se aplica parcialmente. En las normas canadienses no se hace referencia al deslumbramiento perjudicial de personas fuera del avión.

**SUBPARTE K**

- K.1 Esta disposición no se aplica.
- K.2 Se aplica parcialmente. En las normas canadienses no se hace referencia a la protección del mamparo del compartimiento de la tripulación de vuelo.
- K.3 Esta disposición no se aplica.

**PARTE IV****CAPÍTULO 7**

- 7.4.2 Se aplica parcialmente. En las normas canadienses no se hace referencia al deslumbramiento perjudicial de personas fuera del helicóptero.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.3.1 El formato del certificado de aeronavegabilidad es diferente de aquel que se requiere en el Anexo 8.

**CAPÍTULO 4**

4.3.1 No se ha establecido un sistema para informar al Estado de diseño cuando una aeronave es matriculada en Chile.

4.3.4 Chile no cuenta con un sistema para informar al Estado de diseño la información originada en Chile.

4.3.5 Chile no ha establecido un sistema para transmitir la información de fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos a la organización responsable del diseño de tipo.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

4.3.7 No existe ninguna disposición que exija que la organización responsable del diseño de tipo de la aeronave ofrezca un programa de mantenimiento de la integridad estructural.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 1**

1.2 En el reglamento de la CAAC no existe ninguna disposición que exija que los aviones de más de 5 700 kg de masa máxima certificada de despegue tengan como mínimo dos motores.

**PARTE IV**

**CAPÍTULO 7**

7.4.2 b) En el reglamento de la CAAC no se hace referencia al efecto de las luces de los helicópteros en observadores externos. Sin embargo, sí se tiene en cuenta la visibilidad para otros pilotos y el efecto de las luces en la tripulación de vuelo.

---

**PARTE II****CAPÍTULO 2**

- 2.1 Croacia carece de producción propia de aeronaves y artefactos de aeronaves y las piezas menores  
2.2 requeridas en caso de reparaciones se fabrican en el marco del certificado de aprobación.

**CAPÍTULO 3**

- 3.1 Los requisitos reglamentados exceden los requisitos del Anexo 8, teniendo en cuenta que las  
3.2 aeronaves comerciales no se distinguen de las no comerciales y que se usan las mismas normas para  
3.3 las aeronaves comerciales y las no comerciales.  
3.4  
3.5  
3.6

**CAPÍTULO 4**

- 4.1 Existe la aprobación legal para la certificación del mantenimiento de la aeronavegabilidad; sin  
4.2 embargo, la CAA de Croacia expide el certificado de mantenimiento de la aeronavegabilidad por un  
4.3 período de un año, ya que los explotadores no han demostrado capacidad para mantener la aeronave  
con una aeronavegabilidad ilimitada.

**PARTE III**

Se aplican las normas sobre certificación de aeronaves, motores, hélices, paracaídas, globos y equipos de aeronaves, con la excepción de que las reglamentaciones en Croacia no incluyen la división en aeronaves grandes y pequeñas. Las mismas normas se aplican tanto para las aeronaves pequeñas como para las grandes.

Se aplica el reglamento sobre los requisitos que debe cumplir una persona jurídica que realice tareas de construcción y modificaciones de aeronaves y artefactos de aeronaves, con la excepción de que las reglamentaciones en Croacia no incluyen la división en aeronaves grandes y pequeñas. Las mismas normas se aplican tanto para las aeronaves pequeñas como para las grandes.

Se aplica el reglamento sobre procedimientos para expedir un certificado de aeronavegabilidad, con la excepción de que las reglamentaciones en Croacia no incluyen la división en aeronaves grandes y pequeñas. Las mismas normas se aplican tanto para las aeronaves pequeñas como para las grandes.

**PARTE IV**

Se aplican las normas sobre certificación de aeronaves, motores, hélices, paracaídas, globos y equipos de aeronaves, con la excepción de que las reglamentaciones en Croacia no incluyen la división en aeronaves grandes y pequeñas. Las mismas normas se aplican tanto para las aeronaves pequeñas como para las grandes.

Se aplica el reglamento sobre los requisitos que debe cumplir una persona jurídica que realice tareas de construcción y modificaciones de aeronaves y artefactos de aeronaves, con la excepción de que las reglamentaciones en Croacia no incluyen la división en aeronaves grandes y pequeñas. Las mismas normas se aplican tanto para las aeronaves pequeñas como para las grandes.

Se aplica el reglamento sobre procedimientos para expedir un certificado de aeronavegabilidad, con la excepción de que las reglamentaciones en Croacia no incluyen la división en aeronaves grandes y pequeñas. Las mismas normas se aplican tanto para las aeronaves pequeñas como para las grandes.

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.2 No está especificado en la reglamentación vigente. Se cumple mediante solicitud directa al Estado de diseño y fabricación.
- 4.3.4 No está especificado en la reglamentación vigente. Se cumple a través de las empresas explotadoras que envían la información directamente al fabricante. Solamente en casos mayores interviene el Estado.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 2**

- 2.2.3 No está regulado.
- 2.3.4.1 Las características de aviso de entrada en pérdida con un grupo motor inactivo no están especificadas.
-

**PARTE II****CAPÍTULO 3**

- 3.2.2 La DGAC del Ecuador no contempla en sus regulaciones la convalidación de un certificado de aeronavegabilidad. Se considera únicamente la emisión y renovación a través de sus propios requisitos.
- 3.6.3 La DGAC del Ecuador no contempla en sus regulaciones, en lo concerniente a aeronaves matriculadas en otro Estado, la facultad de impedir que la aeronave continúe su vuelo.

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.1 La DGAC del Ecuador no especifica en su regulación el requerimiento de comunicar al Estado de diseño que una aeronave ha quedado inscrita en su registro de matrícula.
- 4.3.4 La regulación nacional no requiere transmitir al Estado de diseño toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- 4.3.5 La reglamentación nacional no requiere transmitir a la organización responsable del diseño casos de mal funcionamiento o defecto que pudieran tener efectos adversos en la aeronavegabilidad.
- 4.3.7 La DGAC del Ecuador no requiere que el programa de mantenimiento estructural contenga información sobre prevención y control de la corrosión.
-

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No se cumple.

**CAPÍTULO 11**

11.1 No se cumple.

11.2 Se cumple parcialmente.

11.3 No se cumple.

---



**PARTE I****Definiciones**

*Atmósfera tipo.* La FAA utiliza la norma de atmósfera tipo EUA 1962. Esta norma contiene un peso molecular ( $M_0$ ) a nivel del mar de  $28,9644 \text{ kg (kg-mol)}^{-1}$ . La atmósfera tipo EUA 1962 corresponde a la atmósfera tipo de la OACI hasta una altitud de 65 000 pies.

*Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* En Estados Unidos, los helicópteros grandes (de peso superior a 6 000 lb) se clasifican como de Categoría A o B según el peso/la capacidad de transporte de pasajeros y los sistemas auxiliares, así como las capacidades de performance. No existe ningún esquema de clasificación para todos los demás helicópteros (de 6 000 lb o menos).

**PARTE II****CAPÍTULO 1**

1.3.4 En esta disposición se indica que un Estado contratante que dé su aprobación al diseño para una modificación, reparación o repuesto, lo hará después de haber obtenido pruebas satisfactorias de que la aeronave sigue teniendo los aspectos de diseño de los requisitos adecuados de aeronavegabilidad empleados para la certificación de tipo. Estados Unidos puede optar por requerir la aplicación de requisitos adicionales o condiciones especiales, si lo estima apropiado para la aprobación de modificaciones o reparaciones.

**CAPÍTULO 3**

3.6.3 En esta disposición se prohíbe que una aeronave dañada continúe el vuelo hasta que vuelva a estar en condiciones de aeronavegabilidad en el aeródromo de destino. Esto no siempre es posible. Estados Unidos también puede permitir que una aeronave vuele hasta un lugar en que pueda evaluarse su reparación o ser reparada sólo parcialmente.

**CAPÍTULO 4**

4.3.1 En esta disposición se requiere que se notifique al Estado de diseño cuando se haya registrado por primera vez en la matrícula de los Estados Unidos una aeronave no fabricada en los Estados Unidos y se emita un certificado de aeronavegabilidad. Estados Unidos no notifica oficialmente al Estado de diseño, como se requiere en esta disposición.

4.3.3 En esta disposición se requiere que el Estado de matrícula adopte la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad recibida del Estado de diseño. En Estados Unidos generalmente no se publican directrices de aeronavegabilidad para las aeronaves que no posean certificado de tipo. Esto comprende las aeronaves extranjeras matriculadas en los Estados Unidos, pero que vuelan con carácter experimental y no con certificados de aeronavegabilidad normales.

4.3.5 En esta disposición se requiere un sistema por el cual se transmitan a la organización responsable del diseño del tipo de una aeronave las fallas, casos de mal funcionamiento, defectos y otros sucesos. La FAA se asegura de que los explotadores tengan un sistema para recoger esa información. Para los productos de los que Estados Unidos no es el Estado de diseño, la FAA transmite esta información al Estado de diseño, no a la organización del diseño de tipo.

4.3.7 En esta disposición se requiere un programa de mantenimiento de la integridad estructural (que incluye información específica con respecto a la prevención y control de la corrosión) para las aeronaves de más de 5 700 kg. La FAA requiere que los solicitantes establezcan instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad durante la certificación de tipo. En este momento, sin embargo, la FAA sólo requiere un programa de prevención y control de la corrosión para modelos de aeronaves específicamente incluidos en el 14 CFR, Parte 25.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 1**

- 1.1.3 La Parte IIIA del Anexo 8 de la OACI se aplica a todos los aviones de peso superior a 5 700 kg. La aplicabilidad de las normas de los Estados Unidos a las aeronaves matriculadas entre el 13 de junio de 1960 y el 2 de marzo de 2004 coincide con la Parte IIIA del Anexo 8 de la OACI. Sin embargo, a partir del 17 de octubre de 1979, en Estados Unidos se matricularon algunos aviones de más de 5 700 kg pero menos de 8 620 kg de peso, que no se ajustaban plenamente a las normas de aeronavegabilidad de la OACI indicadas en la Parte IIIA del Anexo 8.
- 1.3 En esta disposición de la OACI se requiere que se establezcan limitaciones de operación que incluyan un margen de seguridad operacional que haga extremadamente remota la posibilidad de accidentes dimanantes de las mismas. En Estados Unidos se requiere que se establezcan limitaciones de operación para la operación segura, pero no se requiere una evaluación específica de que esas limitaciones suministran un margen de seguridad operacional que asegura que la probabilidad de un accidente dimanante de las mismas sea extremadamente remota.
- 1.5.1 En esta disposición de la OACI se requiere que la conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad se base en resultados obtenidos en ensayos, en cálculos o en cálculos basados en ensayos. En algunos casos, la FAA no requiere una prueba estricta de conformidad con las normas de aeronavegabilidad. Según el 14 CFR 21.21, en Estados Unidos se permiten los resultados equivalentes de seguridad operacional como un factor de compensación que ofrece un nivel de seguridad equivalente a un requisito de aeronavegabilidad.

**CAPÍTULO 2**

- 2.2.3 En esta disposición de la OACI se requiere que se anoten los datos de performance dentro de los límites de pendiente de la superficie de aterrizaje para los aviones terrestres y los límites de las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente para los hidroaviones. Para los aviones terrestres, en Estados Unidos sólo se requiere que la distancia de aterrizaje se determine en una pista sin pendiente. Para los hidroaviones, en Estados Unidos sólo se requiere que la distancia de amaraje se determine con agua en calma. Se aplican márgenes operacionales de distancia de despegue y aterrizaje, cuando corresponde, mediante reglamentos y orientaciones operativos de los Estados Unidos.

**CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 b), g), h), i) Con excepción de la puerta requerida en 11.2, la FAA no tiene requisitos semejantes. La FAA ha comenzado a trabajar en un esfuerzo por enmendar los reglamentos de los Estados Unidos con el fin de satisfacer finalmente el propósito de estas disposiciones.

**CAPÍTULO 8**

- 8.4.1 La OACI requiere que los aviones que operen en el área de movimiento de un aeropuerto tengan luces de intensidad, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al personal de tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas en las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. La FAA no tiene un requisito semejante.
- 8.4.2 b) Esta disposición se refiere al efecto de las luces sobre los observadores externos, mencionando el “deslumbramiento perjudicial”. En el reglamento de Estados Unidos no se tiene en cuenta el efecto de las luces de las aeronaves sobre los observadores externos. Sin embargo, se tiene en cuenta la visibilidad para otros pilotos y el efecto de las luces sobre la tripulación de vuelo.

**CAPÍTULO 9**

- 9.3.5 Con excepción de la puerta requerida en 11.2, en la FAA no existen requisitos semejantes. La FAA ha comenzado a trabajar en un esfuerzo por enmendar el reglamento de los Estados Unidos con el fin de satisfacer finalmente el propósito de dichas disposiciones.

**CAPÍTULO 11**

- 11.1 Con excepción de la puerta requerida en 11.2, en la FAA no existen requisitos semejantes. La FAA ha comenzado a trabajar en un esfuerzo por enmendar el reglamento de los Estados Unidos con el fin de satisfacer finalmente el propósito de dichas disposiciones.  
11.2  
11.3

**PARTE IIIB****SUBPARTE A**

- A.2.1 En esta disposición de la OACI se exige que se establezcan condiciones límites de utilización para incluir un margen de seguridad tal que resulte extremadamente remota la probabilidad de un accidente. En Estados Unidos se requiere que se establezcan límites de utilización para las operaciones seguras, pero no se requiere una evaluación específica de que esas limitaciones ofrezcan un margen de seguridad que asegure que la probabilidad de un accidente resulte extremadamente remota.
- A.4 En esta disposición de la OACI se exige que la conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad se base en resultados obtenidos en ensayos, en cálculos o en cálculos basados en ensayos. En algunos casos, la FAA no requiere una prueba estricta de conformidad con las normas de aeronavegabilidad. Según el 14 CRF 21.21, en Estados Unidos se permiten los resultados equivalentes de seguridad operacional como un factor de compensación que ofrece un nivel de seguridad equivalente a un requisito de aeronavegabilidad.

**SUBPARTE B**

- B.2.7 En esta disposición de la OACI se requiere que se anoten los datos de performance dentro de los límites de pendiente de la superficie de aterrizaje para los aviones terrestres y de los límites de las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente para los hidroaviones. Para los aviones terrestres, en Estados Unidos sólo se requiere que la distancia de aterrizaje se determine en una pista sin pendiente. Para los hidroaviones, en Estados Unidos sólo se exige que la distancia de amaraje se determine con agua en calma. Se aplican márgenes operacionales de distancia de despegue y aterrizaje cuando corresponde, mediante reglamentos y orientaciones operativos de los Estados Unidos.
- B.4.1 En esta disposición de la OACI se admite que una falla puede ser catastrófica siempre que se demuestre que esa falla es sumamente improbable. Estados Unidos no acepta ninguna falla catastrófica, independientemente de su probabilidad.

**SUBPARTE C**

- C.6.1 En la disposición de la OACI se hace referencia frecuentemente a las “cargas previstas en servicio”, así como a condiciones “previstas” o “probables”. En Estados Unidos se requiere que el conjunto del diseño exceda suficientemente esto para asegurar que la estructura puede soportar las cargas que se encuentran menos frecuentemente y los sucesos imprevistos.
- C.6.1 c) Al determinar la carga prevista en servicio, esta disposición señala que se tendrá en cuenta la gama de maniobras probables, considerando las habilidades del piloto. En el reglamento de los Estados Unidos no se hace referencia a las habilidades del piloto.

**SUBPARTE D**

- D.2 b), g) 3), h), i) Con respecto a D.2 h), en la FAA existen disposiciones para proteger contra casos posibles de descompresión accidental de la cabina. La FAA ha iniciado trabajos en un esfuerzo por enmendar el reglamento de los Estados Unidos con el fin de cumplir finalmente con el propósito de dichas disposiciones.
- D.2 f) En esta disposición se requieren sistemas de protección contra incendios (detección y supresión) en los lavabos de todos los aviones comprendidos en la Parte IIIB. En el reglamento de los Estados Unidos sólo se requieren sistemas de protección contra incendios en los lavabos para los aviones de 20 o más pasajeros.
- D.2 g) En el párrafo D.2 g) 1) de la norma de la OACI se requiere un sistema de extinción de incendios para cada compartimiento de carga accesible a los miembros de la tripulación en un avión de transporte de pasajeros. En los requisitos de los Estados Unidos se permite que uno o varios miembros de la tripulación combatan el incendio manualmente en un compartimiento de carga accesible, tanto en un avión de transporte exclusivamente de pasajeros como en un avión mixto de pasajeros y carga.
- D.5 Aunque en la reglamentación FAR no existe ningún requisito específico sobre continuidad eléctrica, en los reglamentos de los Estados Unidos se hace referencia a los rayos y a los requisitos del sistema. En las FAR no se menciona la protección de las personas que entren en contacto con un avión en tierra o en el agua.

**SUBPARTE E**

- E.3.5.5 b) En esta disposición de la OACI se exige que los componentes de un sistema de líquidos inflamables no dejen salir el líquido en caso de incendio. En Estados Unidos generalmente se requiere que esos componentes tengan un tiempo limitado de resistencia al fuego (es decir, que sean resistentes al fuego o incombustibles).

**SUBPARTE F**

- F.4.1 La OACI requiere que los aviones que operan en el área de movimiento de un aeropuerto tengan luces de intensidades, colores, haces de cobertura y otras características tales que suministren al personal en tierra tanto tiempo como sea posible para la interpretación de las mismas y para las maniobras subsiguientes necesarias a fin de evitar una colisión. En la FAA no existe tal requisito.
- F.4.2 b) En esta disposición se hace referencia al efecto de las luces sobre observadores externos, mencionando el “deslumbramiento perjudicial”. En el reglamento de los Estados Unidos no se hace referencia al efecto de las luces de la aeronave sobre los observadores externos. Sin embargo, sí se mencionan la visibilidad para los otros pilotos y el efecto de las luces sobre la tripulación de vuelo.

**SUBPARTE K**

- K.1 Con respecto a K.1 y K.3, en la FAA no existe ningún requisito específico. Con respecto a K.2, en  
 K.2 la FAA no hay actualmente requisitos con respecto al mamparo del compartimiento de la tripulación  
 K.3 de vuelo. La FAA ha comenzado a trabajar en un esfuerzo por enmendar las reglamentaciones de los Estados Unidos con el fin de satisfacer finalmente el propósito de dichas disposiciones.

**PARTE IV****CAPÍTULO 1**

- 1.2.2, Nota 1 En esta disposición se hace referencia al establecimiento de límites. La OACI admite que los límites de la masa máxima de utilización y del centro de gravedad varíen para cada altitud y para cada condición de operación que resulte posible y practicable. En Estados Unidos no se admite que las limitaciones de peso y de centro de gravedad varíen en función de la altitud o de la fase del vuelo.

**CAPÍTULO 2**

- 2.2.2 La OACI basa su clasificación de los helicópteros (Clases I, II y III) en la performance. La FAA sólo tiene dos clasificaciones para la performance (Categorías A y B). En Estados Unidos no existe una clasificación de la performance equivalente a la Clase de performance II de la OACI.
- 2.2.3.1 En estas disposiciones se hace referencia a los datos de performance de despegue para todas las clases de helicópteros y se requiere que esos datos de performance incluyan la distancia de despegue requerida. Sin embargo, en Estados Unidos no se han adoptado requisitos de distancia de despegue actual para los helicópteros de Categoría B de peso inferior a 6 000 lb.
- 2.2.3.1.4

**CAPÍTULO 6**

- 6.7 En esta disposición se exige que se provean los medios necesarios para poder arrancar de nuevo el motor de un helicóptero a altitudes inferiores a la altitud máxima declarada. En algunos casos, en Estados Unidos, la FAA no requiere la demostración de la capacidad de poner nuevamente en marcha el motor. Como en Estados Unidos existe un nivel diferente de certidumbre para los helicópteros de transporte y los normales, sólo se requiere la capacidad de poner nuevamente en marcha el motor para los helicópteros de Categorías A y B (14 CFR, Parte 29) y los helicópteros normales de Categoría A (14 CFR, Parte 27).

**CAPÍTULO 7**

- 7.4.2 En esta disposición se hace referencia a la necesidad de apagar o reducir la intensidad de las luces de destello. En Estados Unidos existen intensidades mínimas aceptables que se prescriben para las luces de navegación y las luces anticollisión. No es posible reducirlas por debajo de esos niveles.
- 7.4.2 b) Esta disposición se refiere a las luces que afectan a observadores externos, mencionando el “deslumbramiento perjudicial”. En las reglamentaciones de Estados Unidos no se hace referencia al efecto de las luces de las aeronaves sobre los observadores externos. Sin embargo, sí se mencionan la visibilidad para los otros pilotos y el efecto de las luces sobre la tripulación de vuelo.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

- 3.2.2 No hay procedimientos para convalidar certificados de aeronavegabilidad.
  - 3.6.2 No se cumple.
-

**PARTE II****CAPÍTULO 4**

- 4.3.2 Para las aeronaves de las cuales es Estado de diseño, la Federación de Rusia no tiene un sistema para transmitir toda información aplicable, generalmente necesaria para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y para la operación segura de la aeronave (información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad) a cada Estado contratante que haya comunicado al Estado que ha registrado la aeronave en su matrícula y a cualquier otro Estado contratante que lo solicite.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 g), h), i) Todavía no se han incorporado a los reglamentos de aeronavegabilidad disposiciones relativas a los aspectos de seguridad en el diseño de aeronaves. Se ha establecido un grupo de trabajo con la industria para definir los requisitos detallados.

**PARTE IV****CAPÍTULO 2**

- 2.2.2 En la Federación de Rusia no se certifican sus helicópteros según las clases de performance 1, 2 y 3, sino según las categorías A y B de certificación que figuran en el FAR-29 y el JAR-29.
- 2.2.3.2 b) No existen helicópteros con más de dos motores en Rusia.

**CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 f) En la Federación de Rusia no vuela ningún helicóptero con cabina a presión.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.2 No es aplicable, ya que Fiji no es un Estado de diseño.
- 4.3.4 En Islas Fiji no se publican directrices de aeronavegabilidad (AD), pero se validan las AD expedidas por el Estado de fabricación o el Estado de diseño, incluso los requisitos obligatorios de la UK CAA, cuando corresponde.
- 4.3.6 No son aplicables, ya que Fiji no es un Estado de diseño.
- 4.3.7
- 4.3.9
-



**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.6.4

En el caso de que una aeronave haya sufrido daños y de que el Estado de matrícula otorgue permiso para un vuelo de entrega, la Orden de navegación aérea prevé que la Oficina de transporte aéreo de Filipinas no permitirá un vuelo si considera que sería perjudicial para la seguridad de la navegación aérea. No se aplica.

---

**PARTE I****Definiciones**

*Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* Los helicópteros grandes se clasifican como de Categoría A o B según el peso, la capacidad de transporte de pasajeros y los sistemas auxiliares, así como sus capacidades de performance. No existe ningún esquema de clasificación para los helicópteros pequeños.

**PARTE II****CAPÍTULO 3**

3.3.2 En la Parte 21 sólo se exige el idioma del Estado miembro de la Comisión Europea y no se impone el uso del inglés. Sin embargo, la versión finlandesa incluye una traducción al inglés.

3.6.1 En la Parte 21, se permite también la evaluación de los daños por un organismo de diseño aprobado de conformidad con la Subparte J, según un procedimiento convenido con EASA. Esto puede verse como una decisión indirecta del Estado.

**CAPÍTULO 4**

4.3.1 No existe ningún requisito en el Reglamento 1702/2003 de la Comisión Europea para que los Estados miembros procedan así. No se notifica al Estado de diseño si se cuenta fácilmente con la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad (MCAI) de dicho Estado.

4.3.4 Tampoco existe un requisito en el Reglamento 1702/2003 de la Comisión Europea de que los Estados miembros procedan así, ni un procedimiento de la EASA al respecto.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 2**

2.2.3 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la distancia de aterrizaje con la pendiente de la pista, pero se aplican factores sobre la distancia de aterrizaje mediante normas operacionales, cuando corresponde.

En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la performance para las variaciones en las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua o la fuerza de la corriente, pero se aplican factores sobre la distancia de amaraje mediante normas operacionales, cuando corresponde.

2.3.4.1 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio el ensayo de entrada en pérdida con un grupo motor, pero en actividades de certificación individuales se consideran cuestiones relativas al aviso de entrada en pérdida con un motor inactivo.

**CAPÍTULO 4**

4.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se consideran durante las actividades de certificación en los aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.

4.1.6 En este momento, los códigos de aeronavegabilidad no requieren específicamente protección contra los artefactos explosivos e incendiarios.

**CAPÍTULO 9**

- 9.2.4 En los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia específica a la cuestión de las limitaciones sobre los equipos y sistemas, pero en la práctica se aplica esta norma.
- 9.3.5 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente la identificación del lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

**CAPÍTULO 11**

En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia específica a esta norma de seguridad, excepto para las puertas del compartimiento de los pilotos.

**PARTE IIIB****SUBPARTE B**

- B.2.7 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la distancia de aterrizaje con la pendiente de la pista, pero se aplican factores sobre la distancia de aterrizaje mediante normas operacionales, cuando corresponde.
- En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la performance para las variaciones en las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua o la fuerza de la corriente, pero se aplican factores sobre la distancia de amaraje mediante normas operacionales, cuando corresponde.
- B.2.7 b), e) En los códigos de aeronavegabilidad se asegura el cumplimiento de esta norma, excepto que se tienen en cuenta los frenos desgastados en el caso de los aviones de la categoría de transporte aéreo complementario.
- B.4.2 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio el ensayo de entrada en pérdida con un grupo motor inactivo, pero en las actividades de certificación individuales se consideran cuestiones relativas al aviso de entrada en pérdida con un motor inactivo.

**SUBPARTE C**

- C.7 a) En general, no es obligatorio que se tenga en cuenta en los códigos de aeronavegabilidad la posibilidad de choques con aves para los aviones pequeños y los aviones de la categoría de transporte aéreo complementario, excepto los choques de aves sobre el parabrisas en la categoría de transporte aéreo complementario.
- C.7 c) Sólo se requiere que se tenga en cuenta el comportamiento probable del avión en caso de amaraje forzoso cuando las normas operacionales exigen una certificación de amaraje forzoso.

**SUBPARTE D**

- D.1.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se consideran durante las actividades de certificación en los aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.
- D.1.3 En los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia específica al efecto de los materiales sobre los ocupantes del avión y otras personas en tierra y sobre el medio ambiente en general, en condiciones normales y de emergencia.
- D.2 a) En los códigos de aeronavegabilidad se asegura el cumplimiento con el inciso a), excepto en cuanto a la prevención de mala instalación.
- D.2 b), g) 3), h), i) En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se exige la protección contra artefactos explosivos e incendiarios.

**SUBPARTE F**

- F.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se consideran durante las actividades de certificación en los aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.
- F.1.2 c)  
F.5 En este momento, los códigos de aeronavegabilidad no exigen la protección contra la interferencia electromagnética, pero la misma se tiene en cuenta durante los ejercicios individuales de certificación.

**SUBPARTE G**

- G.2.5 En los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia específica a la cuestión de las limitaciones sobre los equipos y sistemas, pero en la práctica Finlandia aplica esta norma.

**SUBPARTE I**

- I.1 Esta disposición no se incluye en los códigos de aeronavegabilidad, pero en el caso de nuevos diseños pueden utilizarse condiciones especiales durante la certificación para prestar atención a los casos en que el código de aeronavegabilidad correspondiente no contiene normas de seguridad suficientes o apropiadas.
- I.6 Los códigos de aeronavegabilidad no tienen en cuenta esta norma, excepto para el requisito de instalación. El resto queda cubierto por las normas operativas.

**SUBPARTE K**

- K.1  
K.2  
K.3 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia específica a estas normas de seguridad, excepto en cuanto a las puertas del compartimiento de pilotos.

**PARTE IV****CAPÍTULO 2**

- 2.2.3.1 Para los helicópteros de Categoría B, en el código de aeronavegabilidad sólo se exige que se incluya en los datos de performance la distancia de despegue.
- 2.2.3.2 El concepto de dos grupos motores inactivos no se incluye en los códigos de aeronavegabilidad, pero en el caso de nuevos diseños pueden usarse condiciones especiales durante la certificación para tener en cuenta los casos en que el código de aeronavegabilidad correspondiente no contiene normas de seguridad suficientes o apropiadas.

**CAPÍTULO 4**

- 4.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se consideran durante las actividades de certificación en los aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.
- 4.1.6 En los códigos de aeronavegabilidad se asegura el cumplimiento de esta norma, excepto con respecto a la descompresión accidental, pero esta cuestión puede tenerse en cuenta durante la certificación, si corresponde, utilizando el procedimiento de condición especial.
- 4.1.8 En los códigos de aeronavegabilidad no se tiene en cuenta específicamente el riesgo de que las operaciones de manejo en tierra puedan provocar daños.

## **CAPÍTULO 6**

- 6.7 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se asegura el cumplimiento de la norma de nueva puesta en marcha del motor para los helicópteros pequeños.
- 6.8.5 En los códigos de aeronavegabilidad se asegura el cumplimiento de esta norma, excepto en cuanto a la extinción de incendios para los helicópteros pequeños y la detección de incendios para los helicópteros pequeños equipados con motores de émbolo.

## **CAPÍTULO 7**

- 7.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se consideran durante las actividades de certificación en los aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.
-

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 2**

2.3.4.1 No se requiere el ensayo de entrada en pérdida con un motor inactivo.

**CAPÍTULO 4**

4.1.6 No se requiere la protección contra artefactos explosivos o incendiarios para los aviones cuya solicitud de certificación haya sido presentada antes del 12 de marzo de 2000.

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No se requiere la identificación de un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba en los aviones cuya solicitud de aplicación haya sido presentada antes del 12 de marzo de 2000.

**PARTE IIIB****SUBPARTE B**

B.2.7 b) y e) No es necesario tener en cuenta los frenos desgastados en los aviones de la categoría de transporte aéreo complementario.

B.4.2 No se requiere el ensayo de entrada en pérdida con un motor inactivo.

**SUBPARTE D**

D.2 g) y h) En los códigos de aeronavegabilidad actuales no se prevé la protección contra artefactos explosivos o incendiarios.

**SUBPARTE K**

Los códigos de aeronavegabilidad actuales no incluyen disposiciones específicas sobre seguridad.

**PARTE IV****CAPÍTULO 2**

2.2.3.2 b) Este punto sólo se refiere a los helicópteros equipados con tres o más motores y como ese tipo de helicópteros no existe en Francia, este punto no está comprendido en las reglamentaciones.

**CAPÍTULO 4**

4.1.6 f) No se necesitan requisitos relativos a los casos de descompresión accidental de la cabina, porque en Francia no existen helicópteros con cabina a presión.

4.1.8 Los códigos de aeronavegabilidad no contienen una disposición específica para minimizar los riesgos de daños durante las operaciones de manejo en tierra.

**CAPÍTULO 6**

6.7 No se requieren los medios para arrancar de nuevo el motor en el caso de los helicópteros livianos.

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.6.3 En Granada se expide un certificado de aeronavegabilidad de categoría privada.

**CAPÍTULO 4**

4.3.4 No se transmite al Estado de diseño la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad publicada por Granada.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No existen requisitos de que los explotadores deban recibir información relativa al lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 1** El Estado de Guatemala no emite Certificados de Tipo. Guatemala acepta la certificación de tipo de la FAA y las JAA, contenida en los códigos de aeronavegabilidad de las normas FAR y JAR respectivamente. Por lo tanto las diferencias notificadas por los Estados Unidos de América y cualquier país miembro de las JAA, son reconocidas por Guatemala como propias.

**CAPÍTULO 2** El Estado de Guatemala no emite Certificados de Tipo. Guatemala acepta la certificación de tipo de la FAA y las JAA, contenida en los códigos de aeronavegabilidad de las normas FAR y JAR respectivamente. Por lo tanto las diferencias notificadas por los Estados Unidos de América y cualquier país miembro de las JAA, son reconocidas por Guatemala como propias.

**PARTES IIIA y IIIB** El Estado de Guatemala no emite Certificados de Tipo. Guatemala acepta la certificación de tipo de la FAA y las JAA, contenida en los códigos de aeronavegabilidad de las normas FAR y JAR respectivamente. Por lo tanto las diferencias notificadas por los Estados Unidos de América y cualquier país miembro de las JAA, son reconocidas por Guatemala como propias.

**PARTE IV** El Estado de Guatemala no emite Certificados de Tipo. Guatemala acepta la certificación de tipo de la FAA y las JAA, contenida en los códigos de aeronavegabilidad de las normas FAR y JAR respectivamente. Por lo tanto las diferencias notificadas por los Estados Unidos de América y cualquier país miembro de las JAA, son reconocidas por Guatemala como propias.

---



**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

- 3.2.2 No se ha adoptado ningún código de aeronavegabilidad.
- 3.6.3 No existen sistemas/procedimientos para permitir/prohibir que una aeronave extranjera dañada vuele hasta un aeródromo en que se restablezcan sus condiciones de aeronavegabilidad.

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.2 No se transmite información que Guyana haya considerado necesaria para el mantenimiento obligatorio de la aeronavegabilidad al Estado de diseño ni a cualquier otro Estado que lo solicite.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.2.2 No se aplica.

**CAPÍTULO 4**

4.3 No se aplica.

---

- PARTE IIIA** No se aplica al Estado de Honduras, ya que éste no emite certificados de tipo. Se aceptan certificados de tipo emitidos bajo los códigos de aeronavegabilidad contemplados en las normas FAA y JAA.
- PARTE IIIB** No se aplica al Estado de Honduras, ya que éste no emite certificados de tipo. Se aceptan certificados de tipo emitidos bajo los códigos de aeronavegabilidad contemplados en las normas FAA y JAA.
- PARTE IV** No se aplica al Estado de Honduras, ya que éste no emite certificados de tipo. Se aceptan certificados de tipo emitidos bajo los códigos de aeronavegabilidad contemplados en las normas FAA y JAA.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

4.3.5

No existe ningún sistema por el cual se transmita información sobre fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que tengan o pudieran tener efectos adversos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad a la organización responsable del diseño del tipo de las aeronaves.

---

**PARTE I**

**Definiciones** *Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* Los helicópteros grandes se clasifican como de Categoría A o B según el peso, la capacidad de transporte de pasajeros y los sistemas auxiliares, así como por sus capacidades de performance. No existe ningún esquema de clasificación para los helicópteros pequeños.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 2**

2.2.3 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la distancia de aterrizaje con la pendiente de pista, pero se aplican factores sobre la distancia de aterrizaje mediante normas operativas, cuando corresponde.

En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la performance para las variaciones en las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente, pero se aplican factores sobre la distancia de amaraje mediante normas operativas, cuando corresponde.

2.3.4.1 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio el ensayo de entrada en pérdida con un grupo motor inactivo, pero en las actividades individuales de certificación se tienen en cuenta las cuestiones relativas al aviso de entrada en pérdida con un motor inactivo.

**CAPÍTULO 4**

4.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se tienen en cuenta durante las actividades de certificación en los aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.

4.1.6 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente protección contra artefactos explosivos e incendiarios.

**CAPÍTULO 9**

9.2.4 En los códigos de aeronavegabilidad no se tiene en cuenta específicamente la cuestión de las limitaciones sobre equipos y sistemas, pero en la práctica se cumple con la norma.

9.3.5 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente la identificación del lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

**CAPÍTULO 11**

En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se tiene en cuenta específicamente esta norma de seguridad, excepto para las puertas del compartimiento de los pilotos.

**PARTE IIIB****SUBPARTE B**

B.2.7 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la distancia de aterrizaje con la pendiente de pista, pero se aplican factores sobre la distancia de aterrizaje mediante normas operativas, cuando corresponde.

En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio anotar la performance para las variaciones en las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente, pero se aplican factores sobre la distancia de amaraje mediante normas operativas, cuando corresponde.

B.2.7 b) y e) En los códigos de aeronavegabilidad se asegura el cumplimiento de esta norma, excepto con respecto al desgaste de los frenos en el caso de los aviones de categoría de transporte aéreo complementario.

B.4.2 En los códigos de aeronavegabilidad, no es obligatorio el ensayo de entrada en pérdida con un grupo motor inactivo, pero en las actividades individuales de certificación se tienen en cuenta las cuestiones relativas al aviso de entrada en pérdida con un motor inactivo.

### **SUBPARTE C**

C.7 a) En general, en los códigos de aeronavegabilidad no es obligatorio tener en cuenta la posibilidad de choques con aves para los aviones pequeños y los aviones de la categoría de transporte aéreo complementario, excepto en el caso del choque de un ave sobre el parabrisas en la categoría de transporte aéreo complementario.

C.7 c) Sólo se requiere tener en cuenta el comportamiento probable del avión en caso de amaraje forzoso para la certificación del tipo cuando las normas operativas requieren la certificación en caso de amaraje forzoso.

### **SUBPARTE D**

D.1.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos durante las actividades de certificación en aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.

D.1.3 En los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia específicamente al efecto de los materiales sobre los ocupantes del avión u otras personas en tierra ni sobre el medio ambiente en general, en condiciones normales y en situaciones de emergencia.

D.2 a) En los códigos de aeronavegabilidad se hace la conformidad con el inciso a), excepto para la prevención de malas instalaciones.

D 2 b), g) 3), h), i) En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se exige la protección contra artefactos explosivos e incendiarios.

### **SUBPARTE F**

F.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos durante las actividades de certificación en aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.

F.1.2 c)  
F.5 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se exige la protección contra la interferencia electromagnética, pero la misma se tiene en cuenta durante la práctica individual de certificación.

### **SUBPARTE G**

G.2.5 En los códigos de aeronavegabilidad no se tiene en cuenta específicamente la publicación de limitaciones sobre el equipo y los sistemas, pero en la práctica se aplica la norma.

### **SUBPARTE I**

I.1 Esta disposición no figura en los códigos de aeronavegabilidad, pero en el caso de nuevo diseño pueden utilizarse condiciones especiales durante la certificación para tratar los casos en que el código de aeronavegabilidad correspondiente no contiene normas de seguridad suficientes o apropiadas.

I.6 En los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia a esta norma, excepto en cuanto al requisito de instalación de equipo de supervivencia. El resto está comprendido en las normas operativas.

**SUBPARTE K** En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia específica a estas normas de seguridad, excepto en cuanto a las puertas del compartimiento de los pilotos.

#### **PARTE IV**

### **CAPÍTULO 2**

2.2.3.1 Para los helicópteros de Categoría B, el código de aeronavegabilidad sólo requiere que se incluya la distancia de despegue en los datos de performance.

2.2.3.2 El concepto de dos grupos motores inactivos no se incluye en los códigos de aeronavegabilidad, pero en el caso de nuevo diseño pueden utilizarse condiciones especiales durante la certificación para tener en cuenta los casos en que el código de aeronavegabilidad correspondiente no contiene normas de seguridad suficientes o apropiadas.

### **CAPÍTULO 4**

4.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se tienen en cuenta durante las actividades de certificación en los aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.

4.1.6 En los códigos de aeronavegabilidad se asegura el cumplimiento de esta norma, excepto con respecto a la descompresión accidental, pero esta cuestión puede tratarse durante la certificación si se utiliza el procedimiento apropiado de condición especial.

4.1.8 En los códigos de aeronavegabilidad no se hace referencia específica al riesgo de que las operaciones de manejo en tierra puedan provocar daños.

### **CAPÍTULO 6**

6.7 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se asegura el cumplimiento con la norma de nueva puesta en marcha del motor para los helicópteros pequeños.

6.8.5 Los códigos de aeronavegabilidad aseguran el cumplimiento de esta norma, excepto con respecto a la extinción de incendios para los helicópteros pequeños y la detección de incendios para los helicópteros pequeños equipados con motores de émbolo.

### **CAPÍTULO 7**

7.1 En este momento, en los códigos de aeronavegabilidad no se requiere específicamente que se observen los principios relativos a factores humanos, pero esos principios se tienen en cuenta durante las actividades de certificación en los aspectos que afectan a la seguridad operacional de la aeronave.

**Generalidades** Islas Cook adoptó el reglamento de Nueva Zelandia (CAR); en consecuencia se aplican las siguientes diferencias del CAR de Nueva Zelandia.

## PARTE I

**Definiciones** *Helicópteros de Clase de performance 1, 2 y 3.* Los helicópteros grandes (de más de 6 000 lb) se clasifican en la Categoría A o la Categoría B según el peso, la capacidad de transportar pasajeros, los sistemas auxiliares y la capacidad de performance. No existe una clasificación para todos los demás helicópteros (de 6 000 lb o menos).

*Masa de cálculo para el despegue.* A la masa de cálculo para el despegue se le denomina “masa máxima certificada de despegue”.

## PARTE II

### CAPÍTULO 3

3.6.1 El Reglamento de aviación civil (CAR) de las Islas Cook, basándose en las disposiciones de CAR 91.201 y CAR 43.53, asigna a los pilotos y mecánicos de mantenimiento con licencia la responsabilidad de decidir con respecto a los daños sufridos por la aeronave, para garantizar su aeronavegabilidad. Como Estado de matrícula, las Islas Cook no deciden directamente si el daño sufrido por la aeronave es tal que no reúne las condiciones de aeronavegabilidad. Independientemente del daño de la aeronave y salvo si el Director aplica las disposiciones de la sección 17 (2) de la Ley de aviación civil de 1990 [Ley CAA 17 (2)] para retirar el certificado, el certificado de aeronavegabilidad es válido.

3.6.3 Al igual que en la norma 3.6.1, el reglamento de aviación civil (CAR) de las Islas Cook no asigna al Estado de matrícula la responsabilidad de determinar si el daño sufrido por la aeronave es tal que ya no está en condiciones de aeronavegabilidad.

3.6.4 Al igual que en la norma 3.6.1, el reglamento de aviación civil (CAR) de las Islas Cook no asigna al Estado de matrícula la responsabilidad directa de determinar si el daño sufrido por la aeronave es tal que ya no está en condiciones de aeronavegabilidad. En este caso, si el piloto determina que la aeronavegabilidad se ajusta al Reglamento CAR 91.201, se permitirá que la aeronave reanude el vuelo. El reglamento CAR 12.55 requiere que se notifiquen todos los incidentes o riesgos inmediatos para la seguridad operacional de las aeronaves. Esto proporciona a la administración de aviación civil un medio para comprobar si el piloto cumplió con CAR 91.201.

### CAPÍTULO 4

4.3.1 En los procedimientos de la Dependencia de certificación de aeronaves (ACU) de las autoridades de aviación civil no figura un procedimiento oficial para comunicar al Estado de diseño que dicha aeronave ha quedado inscrita en su registro.

**PARTE IIIA** Cumplimiento de la Parte IIIA mediante incorporación de referencia en el Reglamento de aviación civil de las Islas Cook del reglamento aeronáutico federal pertinente de los Estados Unidos.

### CAPÍTULO 1

1.1.3 Con efecto el 17 de octubre de 1979, los Estados Unidos certificaron algunos aviones con peso superior a 5 700 kg (12 566 lb) que no cumplieran plenamente las normas de aeronavegabilidad de la OACI que figuran en la Parte IIIA. El certificado de aeronavegabilidad de aviones que no cumplen las normas de la OACI se respaldará de la manera siguiente:

“Este avión con peso superior a 5 700 kg no cumple los requisitos de aeronavegabilidad de la OACI, según lo prescrito en el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional”.



- 1.5.1 En los Estados Unidos también se usa la experiencia en servicio o los resultados de seguridad operacional equivalentes para determinar si se cumplen los requisitos de aeronavegabilidad apropiados.

## **CAPÍTULO 2**

- 2.2.3 En esta disposición de la OACI se requiere que los datos de performance se anoten dentro de los límites de pendiente de la superficie de aterrizaje para los aviones terrestres y los límites de las condiciones de la superficie del agua, densidad del agua y fuerza de la corriente para hidroaviones. Para aviones terrestres, en los Estados Unidos se requiere determinar la distancia de aterrizaje sólo en una pista sin pendiente. En el caso de hidroaviones, en los Estados Unidos se requiere que la distancia de amaraje se determine únicamente en agua en calma. En la reglamentación y orientación operativa de los Estados Unidos se aplican, cuando corresponde, márgenes operacionales de distancia de despegue y de aterrizaje.

**PARTE IIIB** Cumplimiento de la Parte IIIB mediante incorporación de referencia en el Reglamento de aviación civil de las Islas Cook del reglamento aeronáutico federal pertinente de los Estados Unidos.

**PARTE IV** Cumplimiento de la Parte IV mediante incorporación de referencia en el Reglamento de aviación civil de las Islas Cook del reglamento aeronáutico federal pertinente de los Estados Unidos.

## **CAPÍTULO 1**

- 1.2.2, Nota 1 Los Estados Unidos no permiten que los límites de masa y de centro de gravedad varíen en función de la altitud o la fase de vuelo (despegue, crucero, aterrizaje, etc.).

## **CAPÍTULO 2**

- 2.2.1 Tal como se indica en la diferencia relativa a las definiciones de clases de helicópteros en la Parte I, las clasificaciones en los Estados Unidos se basan en otros factores, además de la performance.
- 2.2.2 Tal como se indica en la diferencia relativa a las definiciones de clases de helicópteros en la Parte I, las clasificaciones en los Estados Unidos se basan en otros factores, además de la performance.
- 2.2.3.1 Para los helicópteros de la Categoría B, sólo se requiere incluir la distancia de despegue en los datos de performance, en tanto que para los helicópteros de la Categoría A se requiere información sobre la distancia de despegue, la trayectoria y la distancia de despegue interrumpido. No hay requisitos comparables para los helicópteros de menos de 6 000 lb.
- 2.2.3.2 La performance en ruta se basa exclusivamente en la performance de ascenso tanto con todos los motores en funcionamiento como en el caso de un motor inactivo (Categorías A y B). No hay requisitos comparables para los helicópteros de menos de 6 000 lb.
- 2.2.3.3.1 El punto de decisión de aterrizaje (LDP) se requiere para los helicópteros de Categoría A solamente.

## **CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 e) En los Estados Unidos no hay criterios relativos a la protección y prevención contra incendios en el caso de materiales para sustituir el mobiliario y accesorio del interior de la cabina en remodelaciones de importancia. La protección contra incendios depende de la base original de certificación.

## **CAPÍTULO 7**

- 7.4.2 No se prescriben intensidades mínimas aceptables para las luces de navegación y las luces de anticolidión, es decir, ninguna reducción es posible por debajo de estos niveles.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 9**

- 9.3.5 No existe ninguna referencia en el JAR-25 sobre la necesidad de identificar un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba. Véase la Nota 1.
- 9.6.2 En el JAR-25 no se requieren letreros sobre las cargas de remolque. En el JAR-25.509 se prescriben las cargas de remolque de diseño. Véase la Nota 2.

**CAPÍTULO 11**

- 11.1 No existe ninguna disposición sobre identificación del lugar de riesgo mínimo. Véase la Nota 3.
- 11.2 No existe ningún requisito así en el JAR-25. Véase la Nota 3.
- 11.3

**PARTE IV****CAPÍTULO 2**

- 2.2.2.1 No existe ningún requisito en el JAR-29 de que haya que demostrar el cumplimiento en caso de apartarse de la condición ideal. Véase la Nota 4.

**CAPÍTULO 4**

- 4.1.8 En el JAR-27/29 no se requieren disposiciones específicas sobre el riesgo asociado con las operaciones de manejo. Véase la Nota 5.

**CAPÍTULO 6**

- 6.3.2 No se requiere ningún aviso de velocidad excesiva. Véase la Nota 6.

**CAPÍTULO 7**

- 7.4.2 No existen requisitos acerca de los posibles efectos sobre un observador externo. Véase la Nota 7.

*Nota 1:* Parte IIIA, Capítulo 9, 9.3.5: Se preparan iniciativas armonizadas JAA-FAA para elaborar la reglamentación apropiada.

*Nota 2:* Parte IIIA, Capítulo 9, 9.6.2: Se preparan iniciativas armonizadas JAA-FAA para elaborar la reglamentación apropiada.

*Nota 3:* Parte IIIA, Capítulo 11, 11.1, 11.2 y 11.3: Se preparan iniciativas armonizadas JAA-FAA para elaborar la reglamentación apropiada.

*Nota 4:* Parte IV, Capítulo 1, 2.2.2.1: Se preparan iniciativas armonizadas JAA-FAA para elaborar la reglamentación apropiada. El Grupo de trabajo conjunto JAA-FAA sobre armonización ha determinado que la norma JAR/FAR 29.45 a) 2) se ajusta a la norma de la OACI.

*Nota 5:* Parte IV, Capítulo 4, 4.1.8: Se preparan iniciativas armonizadas JAA-FAA para elaborar la reglamentación apropiada. El Grupo de trabajo conjunto JAA-FAA sobre armonización ha determinado que, tal como está redactada, esta norma de la OACI abarca los daños al helicóptero derivados de cualquier actividad de manejo en tierra. Esto excede a las normas FAR/JAR, aunque se está trabajando actualmente sobre tolerancia de daños con referencia a esta cuestión.

*Nota 6:* Parte IV, Capítulo 6, 6.3.2: Se preparan iniciativas armonizadas JAA-FAA para elaborar la reglamentación apropiada. El Grupo de trabajo conjunto JAA-FAA sobre armonización ha determinado que no se requiere ningún aviso sobre velocidad excesiva para cumplir con la norma JAA/JAR. Esto es obvio normalmente para el piloto, debido a los cambios en las características del ruido. En FAR/JAR se requiere un aviso sobre velocidad insuficiente sólo para los helicópteros monomotores o los helicópteros multimotores que no tengan un dispositivo para aumentar automáticamente la potencia después de una falla de motor. En FAA/JAR se permite apelar a las cualidades aerodinámicas intrínsecas para los avisos de baja velocidad del rotor en vez de usar un dispositivo. Se cumple con el propósito de la norma.

*Nota 7:* Parte IV, Capítulo 7, 7.4.2: Se preparan iniciativas armonizadas JAA-FAA sobre la legislación apropiada. El Grupo de trabajo conjunto JAA-FAA sobre armonización ha determinado que en FAA/JAA no existen normas sobre el deslumbramiento perjudicial; sin embargo, como no se conoce ningún antecedente de condiciones inseguras, se recomienda la supresión de esta norma.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

4.3.8

En Jamaica no se ha establecido el tipo de información sobre servicio que deben notificar a su autoridad responsable de la aeronavegabilidad los explotadores, los organismos responsables del diseño de tipo y las organizaciones de mantenimiento.

---

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 g) No existe ningún requisito sobre incendios provocados por artefactos explosivos o incendiarios.
- 4.1.6 h) Se adoptan precauciones en el diseño para proteger contra la descompresión accidental de la cabina y contra la presencia de humo y gases tóxicos, excepto los provocados por artefactos explosivos e incendiarios.

**CAPÍTULO 8**

- 8.4.2 En el reglamento del Japón no se hace referencia a los efectos de las luces de las aeronaves sobre los observadores externos.

**CAPÍTULO 9**

- 9.3.5 No se requiere la identificación de un lugar de riesgo mínimo para la colocación de bombas.

**CAPÍTULO 11**

- 11.1 En el Japón no existe ningún requisito de suministrar un lugar de riesgo mínimo para la colocación de bombas.
- 11.2 En el Japón no existe ningún requisito con respecto a las puertas y el mamparo del compartimiento de la tripulación de vuelo para reducir al mínimo la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas.
- 11.3 En el Japón no existe ningún requisito sobre características de diseño para impedir que se oculten fácilmente armas, explosivos u otros objetos peligrosos y facilitar los procedimientos de registro para localizar dichos objetos.

**PARTE IV**

El código de aeronavegabilidad para los helicópteros del Japón se ha establecido a base de las Partes 27 y 29 del FAR de los Estados Unidos.

**CAPÍTULO 2**

- 2.2.2 La OACI basa su clasificación de los helicópteros (Clase I, Clase II y Clase III) sobre la performance.  
2.2.2.1 El Japón basa la clasificación (Clase A y Clase B de Categoría T) sobre el peso y la performance.  
2.2.2.2
- 2.2.3.1 Se requiere información sobre la distancia de despegue, la trayectoria y la distancia de despegue interrumpido para los helicópteros de Clase A de la Categoría T.  
2.2.3.1.1  
2.2.3.1.2  
2.2.3.1.3  
2.2.3.1.4
- 2.2.3.2 La performance en ruta se basa exclusivamente en la performance de ascenso para las situaciones con todos los motores en funcionamiento y con un motor inactivo (Clases A/B de Categoría T).
- 2.2.3.3 Se requiere el punto de decisión de aterrizaje (LDP) para los helicópteros de Clase A de Categoría T.  
2.2.3.3.1

**CAPÍTULO 7**

- 7.4.2 b)                    En el reglamento del Japón no se hace referencia a los efectos de las luces de las aeronaves sobre los observadores externos.



**PARTE II****CAPÍTULO 3**

3.2.2 No se aplica.

**CAPÍTULO 4**

4.3.1 No se aplican.  
4.3.2  
4.3.4  
4.3.6  
4.3.7  
4.3.9

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 1**

1.1.3 No se aplican.  
1.1.4  
1.2  
1.4

**CAPÍTULO 2**

2.2.1.2 No se aplican.  
2.2.2.2  
2.3.1.3  
2.3.2  
2.3.4.2  
2.3.4.3  
2.3.5

**CAPÍTULO 3**

3.1.1 Se aplica parcialmente.  
3.1.2 No se aplican.  
3.1.3  
3.2.1  
3.2.2 Se aplican parcialmente.  
3.3  
3.3.1 No se aplican.  
3.3.2  
3.4.1  
3.5  
3.6  
3.7

**CAPÍTULO 4**

4.1.3	Se aplican parcialmente.
4.1.4	
4.1.5	
4.1.6	
4.1.7	
4.1.7.1	
4.1.7.2	
4.1.7.4	

**CAPÍTULO 5**

5.1	No se aplican.
5.2	
5.3	

**CAPÍTULO 6**

6.1	No se aplican.
6.2	
6.3	

**CAPÍTULO 7**

7.1.1	No se aplican.
7.1.2	
7.2.2	
7.2.4	Se aplica parcialmente.

**CAPÍTULO 8**

8.1	Se aplican parcialmente.
8.4	

**CAPÍTULO 9**

9.6	Se aplica parcialmente.
-----	-------------------------

**CAPÍTULO 11**

11.1	No se aplican.
11.2	
11.3	

**PARTE IV****CAPÍTULO 1**

1.1.2	No se aplica.
1.1.4	No se aplica.



**CAPÍTULO 2**

2.3.1 No se aplican.  
2.3.1.2

**CAPÍTULO 4**

4.1 No se aplican.  
4.1.1  
4.1.2  
4.1.3  
4.1.4  
4.1.5  
4.1.6  
  
4.1.7 Se aplica parcialmente.  
4.1.8 No se aplica.

**CAPÍTULO 5** No se aplica.

**CAPÍTULO 6** No se aplica.

**CAPÍTULO 7**

7.4 No se aplica.

**CAPÍTULO 9**

9.3.2 No se aplica

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.2.2 La Dirección de Aviación Civil (DAC) de Kiribati no ha adoptado un código de aeronavegabilidad.

**CAPÍTULO 4**

4.2 En Kiribati no se ha establecido un sistema para recibir regularmente información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad, tal como las directrices de aeronavegabilidad. En Kiribati no se ha establecido un sistema para recibir información sobre fallas, mal funcionamiento y defectos y para notificar al fabricante su experiencia operacional.

4.3.3 En Kiribati no se ha establecido un sistema para recibir regularmente información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad, tal como las directrices de aeronavegabilidad.

4.3.5 En Kiribati no se ha establecido un sistema para recibir información sobre fallas, mal funcionamiento y defectos y para notificar al fabricante su experiencia operacional.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No existe ninguna disposición relativa a identificar un lugar de riesgo mínimo para la colocación de una bomba.

---

**PARTE II****CAPÍTULO 1**

- 1.2 El Estado de Kuwait no tiene un código de diseño y fabricación y por lo tanto adopta los códigos de aeronavegabilidad aplicables específicamente para el Estado de diseño [los Reglamentos conjuntos de la aviación (JAR), el Reglamento Federal de Aviación (FAR) de los Estados Unidos, y el Reglamento Británico de Aviación Civil (BCAR)], teniendo en cuenta todas las diferencias notificadas por dichos Estados a la OACI.

**CAPÍTULO 3**

- 3.2.1 No existe ningún aspecto de diseño sobre requisitos apropiados de aeronavegabilidad para expedir un certificado de aeronavegabilidad; en el Estado de Kuwait, en cambio, se acepta inicialmente una aeronave basada en los requisitos de aeronavegabilidad aplicables para el Estado de diseño, teniendo debidamente en cuenta todo requisito especial que el Estado de Kuwait pueda agregar.

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.4 En el Estado de Kuwait no existe ninguna disposición acerca de notificar al Estado de diseño toda información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad publicada por el Estado de Kuwait.
- 4.3.5 En el Estado de Kuwait no existe un sistema por el cual se transmita información sobre fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que provocan o puedan provocar efectos negativos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave a la organización responsable del diseño de tipo de dicha aeronave.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 10**

- 10.1 Debido a que no se cuenta con un código de aeronavegabilidad muy amplio, en el Estado de Kuwait  
10.2 se adopta la información publicada por los Estados de diseño con respecto a los procedimientos  
10.3 mencionados en 10.2, 10.3 y 10.4 para mantener al avión en condiciones de aeronavegabilidad.  
10.4

**PARTE IIIB****SUBPARTE G**

- G.7.2 Debido a que no se cuenta con un código de aeronavegabilidad muy amplio, en el Estado de Kuwait  
G.7.3 se adopta la información publicada por los Estados de diseño con respecto a los procedimientos  
G.7.4 mencionados en 10.2, 10.3 y 10.4 para mantener al avión en condiciones de aeronavegabilidad.

**PARTE II****CAPÍTULO 1**

- 1.2 El Estado de Kuwait no tiene un código de diseño y fabricación y por lo tanto adopta los códigos de aeronavegabilidad aplicables específicamente para el Estado de diseño [los Reglamentos conjuntos de la aviación (JAR), el Reglamento Federal de Aviación (FAR) de los Estados Unidos, y el Reglamento Británico de Aviación Civil (BCAR)], teniendo en cuenta todas las diferencias notificadas por dichos Estados a la OACI.

**CAPÍTULO 3**

- 3.2.1 No existe ningún aspecto de diseño sobre requisitos apropiados de aeronavegabilidad para expedir un certificado de aeronavegabilidad; en el Estado de Kuwait, en cambio, se acepta inicialmente una aeronave basada en los requisitos de aeronavegabilidad aplicables para el Estado de diseño, teniendo debidamente en cuenta todo requisito especial que el Estado de Kuwait pueda agregar.

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.4 En el Estado de Kuwait no existe ninguna disposición acerca de notificar al Estado de diseño toda información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad publicada por el Estado de Kuwait.
- 4.3.5 En el Estado de Kuwait no existe un sistema por el cual se transmita información sobre fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que provocan o puedan provocar efectos negativos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave a la organización responsable del diseño de tipo de dicha aeronave.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 10**

- 10.1 Debido a que no se cuenta con un código de aeronavegabilidad muy amplio, en el Estado de Kuwait  
10.2 se adopta la información publicada por los Estados de diseño con respecto a los procedimientos  
10.3 mencionados en 10.2, 10.3 y 10.4 para mantener al avión en condiciones de aeronavegabilidad.  
10.4

**PARTE IIIB****SUBPARTE G**

- G.7.2 Debido a que no se cuenta con un código de aeronavegabilidad muy amplio, en el Estado de Kuwait  
G.7.3 se adopta la información publicada por los Estados de diseño con respecto a los procedimientos  
G.7.4 mencionados en 10.2, 10.3 y 10.4 para mantener al avión en condiciones de aeronavegabilidad.

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.2.2                      No se aplican.  
3.5  
3.6.3

**CAPÍTULO 4**

4.3.3                      No se aplican.  
4.3.4  
4.3.8

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5                      No se aplica.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.2.3 No se aplica. No existe ningún requisito para determinar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves mediante una inspección periódica a intervalos apropiados.

**CAPÍTULO 4**

4.3.5 No se aplica. No existe ningún requisito para transmitir información sobre fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que provoquen o podrían provocar efectos negativos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad a las organizaciones responsables del diseño de tipo de las aeronaves.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

4.3.5

No existe ningún requisito para la aviación general (no comercial) acerca de un sistema para transmitir información sobre fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos que provoquen o podrían provocar efectos negativos sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad a las organizaciones responsables del diseño de tipo de las aeronaves.

---

**Generalidades**            Lituania está en una etapa de transición a los sistemas JAR.

**PARTE III**                Se usan las reglamentaciones JAR-25.

**PARTE IV**                Se usan las reglamentaciones JAR-27 y JAR-29.

---



**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.2.3 No se ha elaborado ninguna reglamentación.  
3.5  
3.6.2

**CAPÍTULO 4**

4.3.3 No se ha elaborado ninguna reglamentación.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No se ha elaborado ninguna reglamentación.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.6.3 No existen disposiciones sobre vuelo de entrega para las aeronaves que no están en condiciones de aeronavegabilidad.

**CAPÍTULO 4**

4.3.5 No existe ningún requisito relativo a notificación de información sobre fallas, mal funcionamiento y defectos.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No existe ninguna disposición relativa a identificar un lugar de riesgo mínimo para la colocación de una bomba.

---

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No existe ningún requisito.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

- 3.2.3 No se ha elaborado ningún reglamento.
- 3.5
- 3.6.3

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.3 No se ha elaborado ningún reglamento.
-

**PARTE I**

**Definiciones** Excepto las definiciones de avión y aeronave, las demás definiciones descritas en la Parte I todavía no se han introducido en los reglamentos nacionales.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULOS 1 a 10** No se aplican. Myanmar no es fabricante de aeronaves, pero sólo acepta un aparato volador que se ajuste a las normas mínimas de aeronavegabilidad prescritas en el Reino Unido y por las autoridades competentes de todo país extranjero.

**PARTE IV**

**CAPÍTULOS 1 a 9** No se aplican. Myanmar no es un Estado de fabricación de aeronaves.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.2.2 No se aplica.

**CAPÍTULO 4**

4.3.3 En Namibia se utiliza tanto la adopción como la evaluación de la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad (directrices de aeronavegabilidad).

---

**PARTE III**

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 Nicaragua no ha seleccionado un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba o un artefacto explosivo.

**CAPÍTULO 11**

11.1 En las regulaciones de aeronáutica civil de Nicaragua no se establece el requerimiento de un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

**PARTE IIIB**

**SUBPARTE K**

K.1 En las regulaciones de aeronáutica civil de Nicaragua no se establece el requerimiento de un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

4.3.5 La autoridad de aviación civil de Nigeria comparte información sobre las dificultades en el servicio para los productos extranjeros con el Estado de diseño, pero no directamente con la organización responsable del diseño de tipo.

**PARTE III** En Nigeria se ha elaborado un código amplio de aeronavegabilidad basado en las JAR, que incluye todas las normas de diseño. Sin embargo, en este momento Nigeria no es un Estado de diseño ni un Estado de fabricación.

**PARTE IV** En Nigeria se ha elaborado un código amplio de aeronavegabilidad basado en las JAR, que incluye todas las normas de diseño. Sin embargo, en este momento Nigeria no es un Estado de diseño ni un Estado de fabricación.

---



**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

- 3.2.3 El diseño/certificación de nuevas aeronaves se trata en la norma JAR21. En los códigos de mantenimiento de JAR no se especifican detalles para validar el certificado de aeronavegabilidad.
- 3.6.2 No está comprendido en los códigos de mantenimiento de las JAA. No hay ninguna referencia de  
3.6.3 las JAA al Estado de matrícula.

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.1 No se aplica.
-

**PARTE I****Definiciones**

*Masa de cálculo para el despegue.* A la masa de cálculo para el despegue se le denomina “masa máxima certificada de despegue”.

*Helicópteros de Clase de performance 1, 2 y 3.* Los helicópteros grandes (de más de 6 000 lb) se clasifican en la Categoría A o la Categoría B según el peso, la capacidad de transportar pasajeros, los sistemas auxiliares y la capacidad de performance. No existe una clasificación para todos los demás helicópteros (de 6 000 lb o menos).

**PARTE II****CAPÍTULO 3**

- 3.6.1 El Reglamento de aviación civil (CAR) de Nueva Zelandia, basándose en las disposiciones de CAR 91.201 y CAR 43.53, asigna a los pilotos y mecánicos de mantenimiento con licencia la responsabilidad de decidir con respecto a los daños sufridos por la aeronave, para garantizar su aeronavegabilidad. Como Estado de matrícula, Nueva Zelandia no decide directamente si el daño sufrido por la aeronave es tal que no reúne las condiciones de aeronavegabilidad. Independientemente del daño de la aeronave y salvo si el Director aplica las disposiciones de la sección 17(2) de la Ley de aviación civil de 1990 [Ley CAA 17 (2)] para retirar el certificado, el certificado de aeronavegabilidad es válido
- 3.6.3 Al igual que en la norma 3.6.1, el reglamento de aviación civil (CAR) de Nueva Zelandia no asigna al Estado de matrícula la responsabilidad de determinar si el daño sufrido por la aeronave es tal que ya no está en condiciones de aeronavegabilidad.
- 3.6.4 Al igual que en la norma 3.6.1, el reglamento de aviación civil (CAR) de Nueva Zelandia no asigna al Estado de matrícula la responsabilidad directa de determinar si el daño sufrido por la aeronave es tal que ya no está en condiciones de aeronavegabilidad. En este caso, si el piloto determina que la aeronavegabilidad se ajusta al Reglamento CAR 91.201, se permitirá que la aeronave reanude el vuelo. El reglamento CAR 12.55 requiere que se notifiquen todos los incidentes o riesgos inmediatos para la seguridad operacional de las aeronaves. Esto proporciona a la administración de aviación civil un medio para comprobar si el piloto cumplió con CAR 91.201.

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.1 En los procedimientos de la Dependencia de certificación de aeronaves (ACU) de las autoridades de aviación civil no figura un procedimiento oficial para comunicar al Estado de diseño que dicha aeronave ha quedado inscrita en su registro.

**PARTE IIIA**

Cumplimiento de la Parte IIIA mediante incorporación mediante referencia en el Reglamento de aviación civil de Nueva Zelandia del reglamento aeronáutico federal pertinente de los Estados Unidos.

- 1.1.3 Con efecto el 17 de octubre de 1979, los Estados Unidos certificaron algunos aviones con peso superior a 5 700 kg (12 566 lb) que no cumplieran plenamente las normas de aeronavegabilidad de la OACI que figuran en la Parte IIIA. El certificado de aeronavegabilidad de aviones que no cumplen las normas de la OACI se respaldará de la manera siguiente:
- “Este avión con peso superior a 5 700 kg no cumple los requisitos de aeronavegabilidad de la OACI, según lo prescrito en el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional”.
- 1.5.1 En los Estados Unidos también se usa la experiencia en servicio o los resultados de seguridad operacional equivalentes para determinar si se cumplen los requisitos de aeronavegabilidad apropiados.

**CAPÍTULO 2**

2.2.3 En esta disposición de la OACI se requiere que los datos de performance se anoten dentro de los límites de pendiente de la superficie de aterrizaje para los aviones terrestres y los límites de las condiciones de la superficie del agua, densidad del agua y fuerza de la corriente para hidroaviones. Para aviones terrestres, en los Estados Unidos se requiere determinar la distancia de aterrizaje sólo en una pista sin pendiente. En el caso de hidroaviones, en los Estados Unidos se requiere que la distancia de amaraje se determine únicamente en agua en calma. En la reglamentación y orientación operativa de los Estados Unidos se aplican, cuando corresponde, márgenes operacionales de distancia de despegue y de aterrizaje.

**PARTE IIIB**

Cumplimiento de la Parte IIIB mediante incorporación de referencia en el Reglamento de aviación civil de Nueva Zelandia del reglamento aeronáutico federal pertinente de los Estados Unidos.

**PARTE IV**

Cumplimiento de la Parte IV mediante incorporación de referencia en el reglamento de aviación civil de Nueva Zelandia del reglamento aeronáutico federal pertinente de los Estados Unidos.

**CAPÍTULO 1**

1.2.2, Nota 1 Los Estados Unidos no permiten que los límites de masa y de centro de gravedad varíen en función de la altitud o la fase de vuelo (despegue, crucero, aterrizaje, etc.).

**CAPÍTULO 2**

2.2.1 Tal como se indica en la diferencia relativa a las definiciones de clases de helicópteros en la Parte I,  
2.2.2 las clasificaciones en los Estados Unidos se basan en otros factores, además de la performance.

2.2.3.1 Para los helicópteros de la Categoría B, sólo se requiere incluir la distancia de despegue en los datos de performance, en tanto que para los helicópteros de la Categoría A se requiere información sobre la distancia de despegue, la trayectoria y la distancia de despegue interrumpido. No hay requisitos comparables para los helicópteros de menos de 6 000 lb.

2.2.3.2 La performance en ruta se basa exclusivamente en la performance de ascenso tanto con todos los motores en funcionamiento como en el caso de un motor inactivo (Categorías A y B). No hay requisitos comparables para los helicópteros de menos de 6 000 lb.

2.2.3.3.1 El punto de decisión de aterrizaje (LDP) se requiere para los helicópteros de Categoría A solamente.

**CAPÍTULO 4**

4.1.6 e) En los Estados Unidos no hay criterios relativos a la protección y prevención contra incendios en el caso de materiales para sustituir el mobiliario y accesorio del interior de la cabina en remodelaciones de importancia. La protección contra incendios depende de la base original de certificación.

**CAPÍTULO 7**

7.4.2 No se prescriben intensidades mínimas aceptables para las luces de navegación y las luces de anticolidión, es decir, ninguna reducción es posible por debajo de estos niveles.

**PARTE II**

**CAPÍTULO 1**                    Se adoptan los códigos del Estado de diseño.

**CAPÍTULO 2**                    Se adoptan los códigos del Estado de diseño.

**CAPÍTULO 4**

4.3.2                                No se aplican. Omán no es Estado de diseño ni Estado de fabricación.  
4.3.6  
4.3.7  
4.3.9

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

- 3.2.2 No se aplica.
- 3.2.3 Se aplican parcialmente.
- 3.6.3

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.3 No se ha establecido un sistema para adoptar directrices de aeronavegabilidad.
-

**PARTE II****CAPÍTULO 4**

- 4.3.1 En Papua Nueva Guinea no se comunica al Estado de diseño que se registrará un tipo de aeronave en la matrícula de Papua Nueva Guinea.
- 4.3.2 No existe ninguna repercusión sobre control de aeronavegabilidad, ya que Papua Nueva Guinea no es un Estado de diseño de aeronaves.
- 4.3.3 Sólo existen arreglos officiosos. El problema se ha exacerbado por 4.3.1.
- 4.3.4 En Papua Nueva Guinea no se suministra información al Estado de diseño. No existen arreglos oficializados.
- 4.3.5 En Papua Nueva Guinea no se presenta información a las organizaciones responsables del diseño de tipo.
- 4.3.6 No existe ninguna repercusión sobre control de aeronavegabilidad, ya que Papua Nueva Guinea no es un Estado de diseño de aeronaves.
- 4.3.7
- 4.3.8 No se han establecido en Papua Nueva Guinea procedimientos para notificar esta información.
- 4.3.9 No existe ninguna repercusión sobre control de aeronavegabilidad, ya que Papua Nueva Guinea no es un Estado de diseño de aeronaves.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 8**

- 8.4.1 En Papua Nueva Guinea se permite el uso de una luz roja de destellos o de luces anticolidión blancas de destellos para los vuelos nocturnos.
-

**PARTE II****CAPÍTULO 3**

- 3.2.2 No se ha elaborado un código de aeronavegabilidad amplio y detallado, ni se ha reconocido el de otro Estado contratante. Al haberse adoptado como códigos de aeronavegabilidad las reglamentaciones de la aviación federal (FAR) 23, 25, 27, 29, 31, 33 y 35 correspondientes a las Partes III y IV del Anexo 8, deberá hacerse una referencia a las diferencias notificadas por los Estados Unidos de América.
- 3.3.1 No se especifica en el certificado de aeronavegabilidad, la información sobre el código de aeronavegabilidad bajo el cual se expide.
- 3.6.2 No se comunica a los otros Estados.

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.1 No se notifica al Estado de diseño las aeronaves que se matriculan.
- 4.3.2, Nota 2 No se envía información para la Circular 95 de la OACI.
- 4.3.4 No se transmite información obligatoria al Estado de diseño.
- 4.3.5 No se ha implantado tal sistema.

**PARTE III**

No se aplica.

---

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 En Polonia no existen requisitos semejantes.

**CAPÍTULO 11**

11.2 En Polonia no existen requisitos semejantes.  
11.3

**PARTE IV**

**CAPÍTULO 4**

4.1.6 f) No existe ningún requisito acerca de las precauciones de diseño que deben adoptarse para proteger contra los casos de descompresión accidental de la cabina.

**CAPÍTULO 6**

6.7 No existen requisitos comparables para los helicópteros. Conjuntamente con los Estados miembros de las JAA y los Estados Unidos, Polonia desarrolla actividades con el fin de cumplir con el propósito de esta disposición de la OACI.

---



**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No se aplica.

---

**PARTE I**

**Definiciones** *Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* El Reino Unido clasifica los helicópteros como de Categoría A o B para su certificación.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 2**

2.2.3 En el Reino Unido se aplica, excepto que no se requiere la anotación de la distancia de aterrizaje con la pendiente de la pista. En el Reino Unido se aplica, excepto que no se anota la performance para las variaciones en las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente.

2.3.4.1 No se requiere el ensayo de la entrada en pérdida con un motor inactivo.

**CAPÍTULO 4**

4.1 Para el diseño del puesto de pilotaje, en el Reino Unido se tiene en cuenta para el cumplimiento un medio distinto de la legislación sobre principios relativos a los factores humanos. Para el diseño de otras partes del avión, en el Reino Unido no existe ningún requisito ni texto de orientación sobre los principios relativos a los factores humanos.

4.1.6 b), g), h), i) En parte de estas disposiciones se aplica la iniciativa de la OACI de incorporar la seguridad al diseño de las aeronaves. Hasta ahora, en el Reino Unido no se aplican esos requisitos. Existen diferencias vinculadas con los artefactos explosivos e incendiarios como factor causal.

**CAPÍTULO 9**

9.2.4 No se aplica.

9.3.5 En estas disposiciones se aplica la iniciativa de la OACI de incorporar la seguridad al diseño de las aeronaves. Hasta ahora, en el Reino Unido no se aplican estos requisitos.

**CAPÍTULO 11**

11.1 En estas disposiciones se aplica la iniciativa de la OACI de incorporar la seguridad al diseño de las aeronaves. Hasta ahora, en el Reino Unido no se aplican estos requisitos.  
11.2  
11.3

**PARTE IIIB****SUBPARTE B**

B.2.7 En el Reino Unido se aplica, excepto que no se requiere la anotación de la distancia de aterrizaje con la pendiente de la pista. En el Reino Unido se aplica, excepto que no se anota la performance para las variaciones en las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente.

B.2.7 b) En el Reino Unido no se requiere determinar la distancia de aceleración-parada con los frenos desgastados para los aviones de la categoría de transporte aéreo complementario.

B.2.7 e) En el Reino Unido no se requiere determinar la distancia de aterrizaje con los frenos muy desgastados para los aviones de categoría de transporte aéreo complementario. Sin embargo, sí se exige que se midan los aterrizajes cuando se hayan hecho más de seis aterrizajes con los mismos neumáticos, ruedas y frenos, de modo de tener en cuenta cierto desgaste en los frenos. Se aplican otros factores sobre la distancia de aterrizaje mediante normas operativas, cuando corresponde.

B.4.2.1 No se requiere el ensayo de la entrada en pérdida con un motor inactivo.

#### **SUBPARTE D**

D.1.1 Para el diseño del puesto de pilotaje, en el Reino Unido se tiene en cuenta para el cumplimiento un medio distinto a la legislación sobre principios relativos a los factores humanos. Para el diseño de otras partes del avión, en el Reino Unido no existe ningún requisito ni texto de orientación sobre los principios relativos a los factores humanos.

D.2 a) En el Reino Unido no se aplica la prevención de una mala instalación.

D.2 b), g) 3), h), i) En parte de estas disposiciones se aplica la iniciativa de la OACI de incorporar la seguridad al diseño de las aeronaves. Hasta ahora, en el Reino Unido no se aplican esos requisitos. Existen diferencias vinculadas con los artefactos explosivos e incendiarios como factor causal.

#### **SUBPARTE F**

F.1.1 En el Reino Unido no se tiene en cuenta el elemento de factores humanos.

#### **SUBPARTE G**

G.2.5 No se aplica.

#### **SUBPARTE I**

I.1 En el Reino Unido no se requiere tener en cuenta las novedades en materia de resistencia al impacto en el diseño de los aviones.

#### **SUBPARTE K**

K.1 En estas disposiciones se aplica la iniciativa de la OACI de incorporar la seguridad al diseño de las aeronaves. Hasta ahora, en el Reino Unido no se aplican estos requisitos.  
K.2  
K.3

### **PARTE IV**

#### **CAPÍTULO 2**

2.2.2.1 *Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* En el Reino Unido los helicópteros se clasifican como de Categoría A o B para la certificación.  
2.2.2.2

2.2.3.1 *Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* En el Reino Unido los helicópteros se clasifican como de Categoría A o B para la certificación.

En el Reino Unido, para los helicópteros de Categoría B sólo se requiere incluir la distancia de despegue en los datos de performance, mientras que en los helicópteros de Categoría A se requiere información sobre la distancia de despegue, la trayectoria y la distancia de despegue interrumpido.

- 2.2.3.1.1 *Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* En el Reino Unido los helicópteros se clasifican como de Categoría A o B para la certificación.
- 2.2.3.1.2
- 2.2.3.1.3
- 2.2.3.1.4
- 2.2.3.2 b) En el Reino Unido, la performance en ruta se basa en la performance de ascenso, tanto en las situaciones de todos los motores en funcionamiento como con un motor inactivo. No se tiene en cuenta el caso de los dos grupos motores críticos inactivos para los helicópteros de tres o más motores.
- 2.2.3.3.1 *Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* En el Reino Unido los helicópteros se clasifican como de Categoría A o B para la certificación.

#### CAPÍTULO 4

- 4.1 Para el diseño del puesto de pilotaje, en el Reino Unido se tiene en cuenta para el cumplimiento un medio distinto a la legislación sobre principios relativos a los factores humanos. Para el diseño de otras partes del avión, en el Reino Unido no existe ningún requisito ni texto de orientación sobre los principios relativos a los factores humanos.
- 4.1.6 f) En el Reino Unido no existe ningún requisito de adoptar precauciones de diseño para proteger contra los casos de descompresión accidental de la cabina.
- Las cabinas sin presión y la sujeción a la norma JAR 27/29.831 aseguran el cumplimiento de la norma relativa a la incapacidad por causa de “humo o gases tóxicos”.

#### CAPÍTULO 6

- 6.7 No existe ningún requisito comparable para los helicópteros de Categoría B. (El CA/JAR 27 sólo se aplica para los helicópteros de Categoría A.)
- 6.8.1 *Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* En el Reino Unido los helicópteros se clasifican como de Categoría A o B para la certificación.

#### CAPÍTULO 7

- 7.1 En el Reino Unido no se aplica con el elemento de factores humanos.
-

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 b), g), h), i) En la República Checa no existen requisitos semejantes. Sin embargo, en la CAA, conjuntamente con los Estados miembros de las JAA y los Estados Unidos, se está trabajando para dar cumplimiento al propósito de estas disposiciones.

**CAPÍTULO 9**

- 9.3.5 En la República Checa no existen requisitos semejantes. Sin embargo, en la CAA, conjuntamente con los Estados miembros de las JAA y los Estados Unidos, se está trabajando para dar cumplimiento al propósito de estas disposiciones.

**CAPÍTULO 11**

- 11.1 En la República Checa no existen requisitos semejantes. Sin embargo, en la CAA, conjuntamente con los Estados miembros de las JAA y los Estados Unidos, se está trabajando para dar cumplimiento al propósito de estas disposiciones.  
11.2  
11.3

**PARTE IV****CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 f) No existe ningún requisito de diseñar las precauciones que deberán adoptarse para protegerse contra posibles casos de descompresión accidental de la cabina. En la República Checa no existe en este momento ningún helicóptero con cabina a presión.

**CAPÍTULO 6**

- 6.7 En la República Checa no existen requisitos semejantes. Sin embargo, en la CAA, conjuntamente con los Estados miembros de las JAA y los Estados Unidos, se está trabajando para dar cumplimiento al propósito de estas disposiciones.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

4.3 No se ha establecido un sistema para el intercambio de información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad entre los explotadores, la DGAC, los Estados y las organizaciones responsables del diseño de las aeronaves.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 5** No se ha adoptado un código de aeronavegabilidad amplio y detallado.

**CAPÍTULO 6** No se ha adoptado un código de aeronavegabilidad amplio y detallado.

**PARTE IV** No se ha adoptado un código de aeronavegabilidad amplio y detallado.

---

**PARTE I**

**Definiciones** *Helicópteros de Clases de performance 1, 2 y 3.* Los helicópteros pequeños (7 000 lb o menos) y los helicópteros grandes se clasifican/certifican como de Categoría A o B a base de las características de aislación del motor y los sistemas, así como por sus capacidades de performance.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 1**

1.5.1 En Rumania se utilizan también la experiencia en el servicio y los resultados equivalentes sobre seguridad operacional como base para lograr la conformidad con los requisitos apropiados de aeronavegabilidad.

**CAPÍTULO 2**

2.3.4.1 No existe ningún requisito específico sobre las características del aviso de entrada en pérdida con un grupo motor inactivo.

**CAPÍTULO 4**

4.1.6 g) No se han impuesto características de diseño a los sistemas de extinción de incendios en el compartimiento de carga para tener en cuenta un incendio repentino y extendido como el causado por un artefacto explosivo o incendiario.

4.1.6 h) No se han impuesto precauciones de diseño para prevenir la descompresión accidental de la cabina y la presencia de humo debido a artefactos explosivos e incendiarios.

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No existe ningún requisito específico de identificar en el avión un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

9.6.2 Aberturas para abastecimiento de combustible en la planta, no para todas las operaciones de servicio en tierra.

**CAPÍTULO 11**

11.1 No existe ningún requisito de diseño sobre un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

11.2 No existe ningún requisito para minimizar la penetración de la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo.

11.3 No existe ningún requisito de características de diseño que impidan la fácil ocultación de armas, explosivos u otros objetos peligrosos a bordo de los aviones.

**PARTE IV****CAPÍTULO 2**

2.2 Igual que lo indicado en la diferencia con respecto a las definiciones de las clases de los helicópteros en la Parte I.

- 2.2.1.2 Para los helicópteros pequeños, las referencias a la habilidad del piloto sólo se hacen en alusión a la performance de despegue y aterrizaje, no para toda la performance en vuelo.
- 2.2.3.2 No existe ningún requisito para establecer una performance en ruta con los dos grupos motores críticos inactivos, para los helicópteros que tienen tres o más grupos motores.

#### **CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 f) No existe ningún requisito específico acerca de las cabinas a presión.
- 4.1.8 No existe ningún requisito acerca de disposiciones de diseño para minimizar el riesgo de daños provocados por operaciones de manejo en tierra.
-



**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.6.3 En Saint Kitts y Nevis se expide un certificado de aeronavegabilidad de categoría privada.

**CAPÍTULO 4**

4.3.4 La información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad publicada por Saint Kitts y Nevis no se transmite al Estado de diseño.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No existen requisitos de que los explotadores obtengan información relativa al lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

---

**PARTE II****CAPÍTULO 3**

- 3.6.3 No se aplican en el caso de los daños a una aeronave y del permiso conferido por el Estado de matrícula para el vuelo de entrega. En el reglamento se prevé que la CAA de Samoa no permitirá el vuelo si considera que sería perjudicial para la seguridad operacional de la navegación aérea.
- 3.6.4

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.1 Se aplica parcialmente. En Samoa no siempre se informa al Estado de diseño cuando se inscribe en su matrícula de aeronaves un tipo específico del cual no es el Estado de diseño.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 1**

- 1.5.1 No se aplica. El CAR de Samoa contiene el requisito de la FAA de que se usen la experiencia en el servicio y los resultados equivalentes de seguridad operacional como base para lograr el cumplimiento de los requisitos apropiados de aeronavegabilidad.

**CAPÍTULO 2**

- 2.2.3 La disposición de la OACI requiere que se anoten los datos de performance indicando la pendiente de la superficie de aterrizaje para los aviones terrestres y las condiciones de la superficie del agua, la densidad del agua y la fuerza de la corriente para los hidroaviones. Para los aviones terrestres, Samoa requiere que la distancia de aterrizaje se determine sólo en una pista sin pendiente. Para los hidroaviones, Samoa requiere que la distancia de amaraje se determine sólo en agua en calma.
- 2.3.4.1 No se aplica. En las normas de Samoa relativas al aviso de entrada en pérdida no se hace referencia explícita a las alarmas con un grupo motor inactivo.

**CAPÍTULO 9**

- 9.3.5 No se aplica.
- 9.6.2 No se aplica.

**PARTE IV****CAPÍTULO 1**

- 1.2, Nota 1 Las limitaciones con respecto al peso y al centro de gravedad no varían en función de la altitud o de la fase de vuelo (despegue, crucero, aterrizaje, etc.).

**CAPÍTULO 4**

- 4.1.6 e) No se aplica. En las normas de Samoa no se suministran criterios relativos a la protección/prevenición de incendios para los materiales de mobiliario interior sustituidos durante remodelaciones importantes. El nivel de protección contra incendios depende de la base original de certificación.

**CAPÍTULO 6**

6.7 No se aplica.

6.8.5 No se aplica. No se exponen los criterios sobre las zonas designadas de peligro de incendio en la aeronave y Samoa ha incorporado las normas de la FAA al respecto.

**CAPÍTULO 7**

7.4.2 No se aplica. No se prescriben intensidades mínimas aceptables para las luces de navegación y las luces anticolidión.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.6.3 En Santa Lucía se expide un certificado de aeronavegabilidad de categoría privada.

**CAPÍTULO 4**

4.3.4 La información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad publicada por Santa Lucía no se transmite al Estado de diseño.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No existen requisitos de que los explotadores obtengan información relativa al lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.6.3 En San Vicente y las Granadinas se expide un certificado de aeronavegabilidad de categoría privada.

**CAPÍTULO 4**

4.3.4 La información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad publicada por San Vicente y las Granadinas no se transmite al Estado de diseño.

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 9**

9.3.5 No existen requisitos de que los explotadores obtengan información relativa al lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

---

**PARTE II****CAPÍTULO 1**

- 1.1 Las actividades relativas a la certificación de tipo se limitan a la convalidación del certificado de tipo del Estado de diseño.
- 1.2.1
- 1.2.2
- 1.2.3
- 1.2.4
- 1.3.1 No se aplican.
- 1.3.3
- 1.3.4
- 1.4.1
- 1.4.2

**CAPÍTULO 3**

- 3.2.4 No se aplican.
- 3.6.3
- 3.6.4

**CAPÍTULO 4**

- 4.2.1 No se aplican.
- 4.2.2
- 4.3.1 Se aplica pero no hay reglamentación oficial al respecto.
- 4.3.2 No se aplica. Seychelles no es un Estado de diseño.
- 4.3.3 Se aplican pero no hay reglamentación oficial al respecto.
- 4.3.4
- 4.3.5 La notificación no es obligatoria para el titular del certificado de tipo.
- 4.3.6 Seychelles no es un Estado de diseño.
- 4.3.9 Seychelles no es un Estado de fabricación.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.3.1

En la Figura 1 se incluye una casilla adicional para subdivisiones a fin de cumplir con los requisitos del reglamento de la navegación aérea (ANR).

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

4.3.8 En Sudáfrica no se exige la presentación de la información sobre el servicio a las autoridades.

---



**PARTE II****CAPÍTULO 1**

1.3.2 No existe ningún requisito del Estado en el sentido de que los ensayos en vuelo demuestren conformidad con sus reglamentos de aeronavegabilidad.

**CAPÍTULO 2**

2.2.3 El sistema de inspección no es aprobado por el Estado.

**CAPÍTULO 4**

4.3.8 No se aplica.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 10**

10.4 No se aplica. No es necesario identificar como tales las tareas de mantenimiento y las frecuencias que han sido especificadas como obligatorias en el Estado de diseño para la aprobación del diseño de tipo como tal.

**CAPÍTULO 11**

11.1 No se aplican.  
11.2  
11.3

**PARTE IV****CAPÍTULO 1**

1.3 No se aplica.

**CAPÍTULO 2**

2.2.3.1.4 No se aplica. Se requiere la distancia de despegue.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 1** No se aplica.

**CAPÍTULO 2** No se aplica.

**CAPÍTULO 3**

3.2.4 No se aplica. En Trinidad y Tabago se expide un certificado de aeronavegabilidad sobre la base de un certificado de tipo expedido por EUA, el Reino Unido, Canadá y los países de las JAA.

**CAPÍTULO 4**

4.3.6 No se aplican. Trinidad y Tabago no son Estado de diseño.  
4.3.7  
4.3.9

**PARTE III** No se aplica. Trinidad y Tabago no son Estado de diseño.

**PARTE IV** No se aplica. Trinidad y Tabago no son Estado de diseño.

---

**PARTE II****CAPÍTULO 2**

2.2 No se aplica. Túnez no es un Estado de fabricación.

**CAPÍTULO 3**

3.6.2 No hay requisito, sin embargo, es práctica.

**CAPÍTULO 4**

4.3.2 No se aplica, Túnez no es un Estado de diseño.

4.3.3 Túnez adopta directamente la información obligatoria que proporciona el Estado de diseño.

4.3.4 Túnez aplica, directamente y sin enmienda, toda la información de mantenimiento de la aeronavegabilidad obligatoria emitida por el Estado de diseño, sin introducir cambios ni adiciones.

4.3.6 No se aplican. Túnez no es un Estado de diseño.

4.3.7

4.3.9

**PARTE IIIA** No se aplica. Túnez no es un Estado de diseño.

**PARTE IIIB** No se aplica. Túnez no es un Estado de diseño.

**PARTE IV** No se aplica. Túnez no es un Estado de diseño.

---

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.5 Se envía información sobre las fallas, mal funcionamiento, defectos y otros sucesos a la organización responsable del diseño de tipo de la aeronave, independientemente de la masa de despegue de dicha aeronave (para todos los tipos de aeronaves matriculadas en Turkmenistán).

**PARTE IIIA**

**CAPÍTULO 2**

- 2.3.1 En el reglamento aeronáutico de Turkmenistán se requiere que los aviones con tres o más grupos motores se mantengan controlables y manejables con seguridad después de la falla repentina de un segundo grupo motor crítico cuando la aeronave está configurada para crucero, aproximación o aterrizaje.
-

**PARTE II**

**CAPÍTULO 4**

- 4.3.4 En Uganda no se transmite al Estado de diseño la información obligatoria sobre mantenimiento de la aeronavegabilidad que ha originado.
- 4.3.5 Uganda cuenta con otros medios para cumplir con el sistema obligatorio de notificación de fallas, mal funcionamiento y defectos a la organización responsable del diseño de tipo.
- 4.3.7 No es aplicable y no se aplica. Uganda no es un Estado de diseño.
-

**PARTE I**

**Definiciones** En la República de Uzbekistán se ha aceptado la norma AP-29 del Comité Interestatal de Aviación (IAC) de la Comunidad de Estados Independientes (CEI) como normas propias de aeronavegabilidad. Según dichas normas, los helicópteros se dividen en Categorías A y B. La Categoría A corresponde a la Clase 1, la B a la Clase 3 y en parte a la Clase 2.

**PARTE IIIA****CAPÍTULO 4**

4.1.6 g), h), i) En la República de Uzbekistán se ha aceptado la norma AP-25 del IAC de la CEI como normas propias de aeronavegabilidad. La República de Uzbekistán participa en el Consejo del IAC y adoptará las enmiendas a dichas normas una vez que se haya logrado el acuerdo apropiado.

**CAPÍTULO 11**

11.1 En la República de Uzbekistán se ha aceptado la norma AP-25 del IAC de la CEI como normas  
11.2 propias de aeronavegabilidad. La República de Uzbekistán participa en el Consejo del IAC y adoptará  
11.3 las enmiendas a dichas normas una vez que se haya logrado el acuerdo apropiado.

**PARTE IV****CAPÍTULO 2**

2.2.3.2 b) En la República de Uzbekistán se ha aceptado la norma AP-25 del IAC de la CEI como normas propias de aeronavegabilidad. En esas normas no se incluyen requisitos relativos a la continuidad del vuelo con dos motores críticos inactivos (en el caso de los helicópteros que tengan tres o más motores). En la actualidad no existe ningún helicóptero en Uzbekistán con tres o más motores y no se utilizan esas aeronaves.

**CAPÍTULO 4**

4.1.6 f) En la República de Uzbekistán se ha aceptado la norma AP-25 del IAC de la CEI como normas propias de aeronavegabilidad. En dichas normas no se prevé la protección de los ocupantes de un helicóptero en el caso de descompresión accidental de la cabina.

**PARTE II**

**CAPÍTULO 3**

3.2.3

La reglamentación de aviación civil de Yemen exige la inspección de la performance durante la renovación del certificado de aeronavegabilidad.

---