DIARIO OFICIAL
DE LA REPUBLICA DE CHILE
Ministerio del Interior y Seguridad Pública

I SECCIÓN

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Normas Generales

CVE 2300642

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

Subsecretaría para las Fuerzas Armadas / Fuerza Aérea de Chile / Dirección General de Aeronáutica Civil

MODIFICA LA TERCERA EDICIÓN DE LA NORMA AERONÁUTICA "REQUISITOS DE OPERACIÓN: OPERACIONES NACIONALES, INTERNACIONALES, REGULARES Y NO REGULARES" DAN 121

(Resolución)

Núm. 4/3/0062/0699.- Santiago, 3 de abril de 2023.

Vistos:

a) DFL N° 1 - 19.653, de 2000, que Fija Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.

b) Ley N° 16.752 de 1968, que Fija Organización y Funciones y establece las Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

c) Ley 18.916, de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico.

d) Ley N° 19.880, de 2004, que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que Rigen los Actos de los óRganos de la Administración del Estado.

e) Decreto supremo N° 509 bis de 1947, del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, publicado en el Diario Oficial de Chile el 6 de diciembre de 1957, que promulga el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944.

f) Decreto supremo N° 222 de 2004, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento Orgánico de Funcionamiento (ROF) de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

g) Decreto supremo N° 52 de 2002, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el "Reglamento de Operación de Aeronaves".

h) Decreto N° 1, de 6 de enero de 2021, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Aviación, Sr. Raúl Ernesto Jorquera Conrads, como Director General de Aeronáutica Civil a contar del 14 de diciembre de 2020.

i) Resolución N° 7, de 26 de marzo de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.

j) Resolución exenta N° 04/3/007/0101, de 20 de enero de 2022, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprueba la Tercera Enmienda a la Tercera Edición de la Norma Aeronáutica Requisitos de operación: operaciones nacionales, internacionales, regulares y no regulares.

k) Resolución exenta N° 04/3/001/0019 de 7 de enero 2021, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la Norma Aeronáutica Requisitos de Operación: Operaciones Nacionales, Internacionales, regulares y no regulares, DAN 121.

l) Nota de Estudio (OPS) 01-2023, de fecha 26 de enero de 2023, "Análisis de propuesta de enmienda DAN 121, relacionada con la evacuación parcial, y la asignación de un o una Tripulante Auxiliar de Cabina (TC) en un "par de salidas de emergencia".

Considerando:

1. La necesidad de actualizar los requisitos señalados en la "Norma Requisitos de operación: operaciones nacionales, internacionales, regulares y no regulares", de acuerdo con las conclusiones arribadas en el documento signado en la letra i) de los Vistos, esto es, elevando los estándares de seguridad operacional en aquellas disposiciones relativas a los procedimientos de evacuación de emergencias y/o amarizaje, aeródromos de alternativa de destino y localización de un avión en peligro.

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diarioficial.cl

2. La importancia de adecuar los requisitos a las nuevas tecnologías incorporando la modalidad de instrucción a distancia para incentivar y propender al cumplimiento de los requisitos de instrucción, manteniendo las exigencias propias de responsabilidad, calidad y supervisión respectivas.

Resuelvo:

Modifícase la resolución exenta N° 04/3/001/0019 de 7 de enero de 2021, de la Dirección General de Aeronáutica Civil, que aprobó la Norma Aeronáutica Requisitos de Operación: Operaciones Nacionales, Internacionales, regulares y no regulares, DAN 121, en la forma que se indica a continuación:

1) Incorpórase, en el Capítulo A, Definiciones, las siguientes definiciones:

"PAR DE SALIDA" (EMERGENCIA): Se consideran como par de salidas, aquellas enfrentadas e identificadas por el operador en el diagrama de configuración interior. No se considera como par de salida a las salidas ventrales, salidas por el cono de cola y aquellas salidas únicamente por un lateral del fuselaje.

SALIDA DE EMERGENCIA: Puerta, ventana o cualquier otro tipo de salida (p. ej., escotilla del puesto de pilotaje, salida del cono de cola) que se utiliza como punto de egreso para aumentar al máximo la oportunidad de evacuación de la cabina dentro de un plazo apropiado.

SALIDA DE EMERGENCIA HABILITADA "LISTA PARA USARSE": Es la salida que está completamente abierta y los toboganes de salida de emergencia están desplegados e inflados correctamente, de manera que permitan la salida de pasajeros y/o miembros de la tripulación."

2) Reemplázase, en el Capítulo A, Definiciones, las definiciones de AERÓDROMO y AERONAVE por la siguiente:

"AERÓDROMO

Es toda área delimitada, terrestre o acuática, habilitada por la autoridad aeronáutica y destinada a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie.

AERONAVE

Es todo vehículo apto para el traslado de personas o cosas y destinado a desplazarse en el espacio aéreo, en el que se sustenta por reacción del aire con independencia del suelo."

3) Reemplázase, en el Capítulo B, Reglas Generales de Operación, sección 121.105, letras (a) y (b) sus respectivos numerales (1) por los siguientes:

"(a) Operadores sin aprobación específica para transportar mercancías peligrosas.

(1) Establecer un programa de instrucción inicial y periódico sobre mercancías peligrosas, el cual se deberá publicar en su manual de operaciones, o en su manual de instrucción según corresponda. Dicho programa de instrucción podrá ser en la modalidad presencial o a distancia (e-learning), manteniendo el operador la responsabilidad, los registros, la calidad y la supervisión (Ver Apéndice 5).

(b) Operadores con aprobación específica para transportar mercancías peligrosas

(1) Establecer de acuerdo con el reglamento DAR 18 y Apéndice 5 un programa de instrucción inicial y periódico sobre mercancías peligrosas, el cual se deberá publicar en su manual de operaciones, o en su manual de instrucción, según corresponda. Dicho programa de instrucción podrá ser en la modalidad presencial o a distancia (e-learning), manteniendo el operador la responsabilidad, los registros, la calidad y la supervisión."

4) Reemplázase, en el Capítulo B, la sección 121.129, por lo siguiente:

"121.129 Procedimientos de evacuación de emergencia y amaraje:

(a) Demostración total

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diarioficial.cl

Todo titular de un AOC antes de introducir un nuevo tipo y modelo de aeronave a sus operaciones deberá acreditar a la DGAC que el fabricante u operador previo de la aeronave, ha realizado una demostración de evacuación total de emergencia para demostrar que el tipo y modelo de aeronave permite la evacuación de toda su capacidad, incluyendo a los tripulantes, en 90 segundos o menos.

(b) Demostración parcial

(1) Todo titular de un AOC que se encuentre operando aeronaves con una capacidad de más de 44 asientos de pasajeros deberá, de acuerdo con su programa de instrucción, realizar con sus tripulaciones una demostración de evacuación parcial ante la DGAC en los siguientes casos:

(i) Al introducir un nuevo tipo y modelo de aeronave dentro de su operación;

(ii) Al cambiar el número, ubicación o cambios significativos en los procedimientos o tareas de evacuación de emergencia de las tripulantes de cabina que se requieren según 121.603 (a)(1);

(iii) Al cambiar el número, ubicación, tipo de salidas de emergencia o tipo de mecanismos de apertura de las salidas de emergencia disponibles para la evacuación, y

(iv) Para cada uno de los literales (i-ii-iii) precedentes, el operador presentará un análisis de seguridad operacional para mitigar los riesgos resultantes de los cambios propuestos.

(2) Para todos los efectos de una demostración de evacuación parcial según (b)(1), el operador deberá:

(i) Coordinar con la DGAC la demostración;

(ii) Demostrar la efectividad de la instrucción de emergencia de los miembros de la tripulación (de vuelo y de cabina) y los procedimientos operativos de línea del operador que como mínimo, abran el 50% de las salidas de emergencia a nivel del piso y el 50% de las salidas de emergencia no ubicadas a nivel del piso, y desplegar el 50% de los toboganes a nivel de piso. Las salidas y toboganes serán seleccionados por la DGAC y deberán estar listas para su uso dentro de quince (15) segundos.

(iii) Emplear en esta demostración tripulantes de cabina elegidos por la DGAC, que hayan completado el programa de instrucción del operador aprobado para el tipo y modelo de aeronave, y que hayan aprobado un examen escrito y práctico acerca del equipo y los procedimientos de emergencia.

(3) Asignación de una o un TAC para un par de salidas de emergencia.

Cuando se asigna a una o a un TAC para abrir más de una salida a nivel del piso, esta asignación de salida puede probarse en la demostración parcial para verificar que sea realista y que se pueda lograr en la práctica. La DGAC puede seleccionar ambas salidas dentro de un par de salidas para abrirlas o bloquearlas a fin de evaluar la capacidad de el o la TAC para abrir y administrar ambas salidas. La selección de ambas salidas permitirá evaluar los procedimientos y la capacitación del operador para tal situación. La o el TAC abrirá y habilitará, según corresponda, una o ambas salidas del par de puertas, de acuerdo con las "condiciones" interiores y exteriores.

La primera de las puertas habilitada deberá realizarse en un tiempo no mayor a 15 segundos.

Para todos los efectos de esta asignación de una o un TAC para un par de salidas de emergencia, el operador deberá previamente realizar un análisis de seguridad operacional, para mitigar los riesgos resultantes de la asignación y esta debe efectuarse considerando lo establecido en 121 (b) (2) (ii).

(c) Demostración de procedimientos para el amarizaje.

El titular de una AOC que opere o pretenda operar una o más aeronaves terrestres en operaciones de largo alcance sobre agua, deberá, según su programa de instrucción, demostrar mediante un amarizaje parcial simulado que posee las competencias para llevar a cabo eficientemente sus procedimientos de amaraje.

(d) Toda demostración de procedimientos recurrentes (periódicos) de evacuación de emergencia y amaraje, serán realizados ante sus instructores evaluadores (IE). De igual manera todas las demostraciones parciales cuando las aeronaves se consideren de una misma familia por

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diarioficial.cl

el fabricante o por la DGAC, sus variantes podrán ser operadas con la misma habilitación de tipo, cumpliéndose con el entrenamiento de diferencias entre variantes. De ambas instancias precedentes, el operador enviará a la DGAC los antecedentes del programa de instrucción y evaluación pertinente, y el análisis de seguridad operacional para su aceptación.

(e) Una vez demostrado ante la DGAC, y aprobados los procedimientos de evacuación de emergencia y/o amarizaje según corresponda, el operador podrá comenzar las operaciones con el tipo y modelo de aeronave presentado según el párrafo (b)(1)".

5) Reemplázase, en el Capítulo C, Operaciones de vuelo, sección 121.229, la letra (d) por lo siguiente:

"(d) Aeródromos de Alternativa de destino.

(1) Para un vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos (IFR), se seleccionará y especificará al menos un Aeródromo de Alternativa de destino en el Plan Operacional de Vuelo y en el plan de vuelo ATS, a no ser que, la duración del vuelo desde el aeródromo de salida, o desde el punto de nueva planificación en vuelo al aeródromo de destino sea tal que, teniendo en cuenta todas las condiciones meteorológicas y la información operacional relativa al vuelo, a la hora prevista de su utilización, exista certidumbre razonable de que:"

6) Reemplázase, en el Capítulo E, Instrumentos, Equipos, Luces y Equipamiento, sección 121.405, letra (e) numeral (4)(iv), la letra (A) por lo siguiente:

"(iv) Localización de un avión en peligro.

(A) A partir del 1 de enero de 2025, todos los aviones que tengan una masa máxima certificada de despegue de más de 27.000 kg y cuyo certificado de aeronavegabilidad individual se haya expedido por primera vez el 1 de enero de 2024, o a partir de esa fecha, cuando se encuentren en peligro, transmitirán de forma autónoma información a partir de la cual el explotador pueda determinar su posición por lo menos una vez por minuto, de conformidad con el apéndice 14 de esta norma."

7) Incorpórase, en el Capítulo K, Programas de Instrucción, sección 121.1003, la siguiente nueva letra (f):

"(f) Modalidades de Instrucción

Para todos los efectos de instrucción, el operador podrá realizar los cursos de manera presencial o bien a distancia (e-learning), manteniendo la responsabilidad, registros, calidad y supervisión de la instrucción impartida."

Anótese, comuníquese y publíquese.- Raúl Jorquera Conrads, General de Aviación, Director General.

Este documento ha sido firmado electrónicamente de acuerdo con la ley N°19.799 e incluye sellado de tiempo y firma electrónica avanzada. Para verificar la autenticidad de una representación impresa del mismo, ingrese este código en el sitio web www.diarioficial.cl