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 2546627

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

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

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

(Resolución)

Núm. 04/3/0097/1097 exenta.- Santiago, 3 de junio de 2024.

Vistos:

a) Ley Nº 16.752, que fija Organización y Funciones y establece las Disposiciones Generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

b) Ley 18.916, que aprueba el Código Aeronáutico.

c) Ley Nº 19.880, que establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los Actos de los Órganos de la Administración del Estado.

d) Decreto supremo Nº 222 de 2004, que aprueba el Reglamento Orgánico y de Funcionamiento de la Dirección General de Aeronáutica Civil.

e) Decreto supremo Nº 509 bis de 1947, del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile, que promulga el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, suscrito en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y publicado en el Diario Oficial de Chile el 6 de diciembre de 1957.

f) Decreto supremo Nº 52 de 2002, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el “Reglamento de Operación de Aeronaves”, DAR 06.

g) Decreto supremo Nº 270 de 1996, del Ministerio de Defensa Nacional, que aprueba el Reglamento de Aeronavegabilidad, DAR 08.

h) Resolución Nº 7 de 26 de marzo de 2019, de la Controlaría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

i) Resolución exenta Nº 04/3/0001/0019 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.

j) Decreto Nº 28 de 16 de enero de 2024, del Ministerio de Defensa Nacional, que nombra al General de Aviación, Sr. Carlos Eduardo Madina Díaz como Director General de Aeronáutica Civil a contar del 24 de noviembre de 2023.

k) Nota de Estudio (OPS) 01-2024, de 25 de abril de 2024, del Subdepartamento Normativa Aeronáutica.

Considerando:

1) Que, en la octava sesión de su 225º período de sesiones, celebrada el 7 de marzo de 2022, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 109 al Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de la letra e) de los Vistos, la cual aborda las responsabilidades de los Estados en caso de modificaciones y reparaciones hechas por terceros, y la supresión de incendios en el compartimiento de carga; y el mantenimiento de aeronaves en lo que respecta al proceso de matriculación, desmatriculación y transferencia de la matrícula.

2) Que, por otra parte, el mismo Consejo en la decimosexta sesión de su 226º período de sesiones, celebrada el 18 de julio de 2022, adoptó la Enmienda 48 del Anexo 6, Parte I, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, ya citado precedentemente, la cual aborda la localización de un avión en peligro, y cuyo origen yace inicialmente en las inquietudes planteadas por la industria a propósito del estado de preparación para cumplir la fecha de

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

equipamiento de la norma del citado Anexo y que están motivadas por el impacto de la pandemia de COVID 19 en el proceso de certificación, la entrega de aeronaves y las dificultades relacionadas con la cadena de suministros.

3) Que, en otro orden de ideas, la ley 21.610, publicada el 22 de septiembre de 2023, modificó el Código Aeronáutico, signado en la letra b) de los Vistos, reemplazando el artículo 90 por uno nuevo e incorporando un nuevo artículo 90 bis, a fin de hacer exigible el listado de pasajeros en el transporte aéreo nacional.

4) Que, con todo, a fin de fortalecer la seguridad operacional en circunstancias críticas se requiere incorporar las alternativas en detalle relacionadas con los procedimientos durante el vuelo en una aproximación por instrumentos, cuando se reduzca la visibilidad después de haber iniciado la aproximación.

5) Que, en atención a lo expuesto en los numerales precedentes, y de acuerdo al análisis contenido en la letra j) de los Vistos, se hace necesario incorporar a la Norma Aeronáutica, "Requisitos de operación: operaciones nacionales, internacionales, regulares y no regulares", DAN 121, los cambios que permitan incorporar las enmiendas a los citados Anexos, armonizar su contenido con la modificación introducida por la Ley 21.610 y fortalecer la seguridad operacional en circunstancias críticas.

Resuelvo:

Modifícase, la resolución exenta Nº 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, en la forma que se indica a continuación:

1. Incorpórase, en el Capítulo A Generalidades, sección 121.1 Definiciones, las siguientes nuevas definiciones:

"ESTADO DE DISEÑO
El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del diseño de tipo.

ESTADO DE DISEÑO DE LA MODIFICACIÓN
Estado que tiene jurisdicción sobre la persona o entidad responsable del diseño de la modificación o reparación de una aeronave, motor o hélice."

2. Reemplázase, en el Capítulo A Generalidades, sección 121.1 Definiciones, el texto de la definición de Mantenimiento, por el siguiente:

"Realización de las tareas requeridas en una aeronave, motor, hélice o pieza conexa para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, motor, hélice o pieza conexa incluyendo, por separado o en combinación, la revisión general, inspección, sustitución, rectificación de defecto y la realización de una modificación o reparación.".

3. Reemplázase, en el Capítulo A Generalidades, sección 121.3 Aplicación la letra (a) por lo siguiente:

"Las empresas aéreas titulares de un Certificado de Operador Aéreo (AOC) en adelante "operadores" de conformidad a lo establecido en la norma DAN 119 que realicen Servicios de Transporte Aéreo nacionales e internacionales, regulares y no regulares, pasajeros, carga o correo, con aeronaves sobre 5.700 kg y/o más de 19 asientos de pasajeros según certificado de tipo, excluyendo los asientos de la tripulación;".

4. Reemplázase, en el Capítulo B Reglas Generales de Operación, sección 121.139 Manifiesto de carga y pasajeros, la letra (b) Manifiesto de pasajeros, por lo siguiente:

"Las empresas que presten servicios de transporte aéreo nacional e internacional de pasajeros deberán adoptar las medidas pertinentes para acreditar y verificar en forma fehaciente la veracidad de la información contenida en sus respectivos manifiestos de pasajeros, así como, para la identificación de estos en el momento del embarque, mediante la exhibición de la respectiva Cédula de Identidad, DNI o Pasaporte tratándose de pasajeros extranjeros no residentes en el país. Adicionalmente, estas empresas deberán, durante el recorrido que presten y dentro del plazo de cinco (5) años, poner a disposición del Ministerio Público y las respectivas

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

policías, el listado de pasajeros en la forma y oportunidad que establecen los artículos 90 y 90 bis del Código Aeronáutico.”.

5. Incorpórase en el Capítulo C Operaciones de Vuelo, sección 121.239 Procedimientos durante el vuelo, la siguiente nueva letra e), pasando la vigente a ser la nueva letra f), quedando de la siguiente manera:

“(e) Para el propósito de los literales b), c) y d), el tramo de aproximación final (FAS) comienza en el punto de referencia de aproximación final (FAF) o el punto de aproximación final (FAP) y termina en el punto de aproximación frustrada (MAPt). Cuando un FAF o FAP no está prescrito en un procedimiento que incluye un viraje de procedimiento, el FAS comienza en el punto donde el viraje de procedimiento es completado y la aeronave está establecido hacia el aeródromo en curso de aproximación final, dentro de la distancia prescrita en el procedimiento.

(f) Luz de advertencia de cinturones abrochados.
(1) Al encenderse la luz de advertencia de cinturones de seguridad abrochados, todas las personas a bordo están obligadas a cumplir con lo que indica la señal de advertencia.
(2) Independiente de lo señalado en (1), la tripulación de cabina podrá dar término a las funciones de seguridad que se estén desarrollando.”.

6. Reemplázase, en el Capítulo C Operaciones de Vuelo, sección 121.239 Procedimientos durante el vuelo, las letras (b), (c) y (d) por las siguientes:

“(b) Si, después de haber ingresado al tramo de aproximación final (FAS), no se continuará una aproximación por instrumentos por debajo de 1000 pies por encima de la elevación del aeródromo a menos que la visibilidad o el RVR de la zona toma de contacto notificado, esté en o por encima de los mínimos meteorológicos de utilización para la aproximación por instrumentos de que se trate.
(c) Si, después de haber ingresado en el tramo de aproximación final (FAS) y haber descendido por debajo de 1000 pies por encima de la elevación del aeródromo, la visibilidad o el RVR de la zona de toma de contacto notificado es inferior al mínimo especificado, puede continuarse la aproximación hasta la altitud/altura de decisión (DA/H) o altitud/altura mínima de descenso (MDA/H). Alcanzando la DA/H o MDA/H y en cualquier momento antes de ejecutar la aproximación frustrada, el piloto puede continuar la aproximación por debajo del DA/H o MDA/H y aterrizar si:

(1) La aeronave se encuentra estabilizada en el FAS del procedimiento de aproximación por instrumentos, con un gradiente de descenso normal empleando maniobras que permitan que el aterrizaje se produzca dentro de la zona de toma de contacto de la pista donde es previsto el aterrizaje;
(2) La visibilidad en vuelo no es menor que la prescrita para el procedimiento de aproximación por instrumento que está siendo utilizado;
(3) Excepto para operaciones de aproximaciones y aterrizajes de Categoría II y III en las cuales los requisitos de referencia visual necesarios son especificados por la DGAC, para poder continuar una aproximación por debajo del DA/H o MDA/H el piloto debe haber distinguido e identificado al menos una de las siguientes referencias visuales de la pista en la cual se intenta aterrizar:

(i) Sistema de luces de aproximación (ALS), excepto que el piloto no pueda descender por debajo de 100 pies por encima de la elevación del TDZ utilizando el ALS como referencia, salvo que, las barras rojas de las filas laterales sean claramente visibles e identificables.
(ii) Luces o marcas de comienzo de pista (umbral de pista).
(iii) Luces de identificación de umbral de pista (destellos) (REIL).
(iv) Indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI).
(v) Sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS).
(vi) Luces o marcas de zona de toma de contacto (TDZ).
(vii) Luces o marcas de eje de pista.
(viii) Luces o marcas de borde de pista.

(4) La aeronave se encuentra en un procedimiento de aproximación por instrumentos para una aproximación directa de no precisión que incorpora un punto para el descenso visual, la aeronave ha alcanzado el punto de descenso visual, excepto cuando la aeronave no está equipada

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

o en incapacidad para establecer dicho punto o el descenso hacia la pista, no puede ser realizado utilizando procedimientos o gradientes de descenso normales si el descenso es demorado hasta alcanzar dicho punto.

(d) Si, después de comenzar el tramo de aproximación final de un procedimiento de aproximación por instrumentos distinto de Categorías II o III a un aeródromo, cuando la visibilidad es menor que la visibilidad mínima establecida para dicho procedimiento, si tal aeródromo es asistido por un ILS operativo y la aeronave posee un sistema de visión de vuelo mejorada (EVS o EFVS) certificado y ambos son utilizados por el piloto. Sin embargo, ningún piloto puede operar una aeronave por debajo de la DA/H autorizada o continuar una aproximación por debajo de la DA/H, a menos que:

(1) La aeronave se encuentra estabilizada en el FAS del procedimiento de aproximación por instrumentos, con un gradiente de descenso normal empleando maniobras que permitan que el aterrizaje se produzca dentro de la zona de toma de contacto de la pista donde es previsto el aterrizaje;

(2) La visibilidad en vuelo no sea menor que la visibilidad prescrita para la aproximación por instrumentos que se está utilizando;

(3) Excepto para aproximaciones ILS Categoría II y III en las cuales los requisitos de referencia visual necesarios son especificados por la DGAC, al menos una de las siguientes referencias visuales para la pista en la cual se intenta aterrizar es distinguible e identificable visualmente para el piloto:

(i) Sistema de luces de aproximación (ALS), excepto que el piloto no pueda descender por debajo de 100 pies por encima de la elevación del TDZ utilizando el ALS como referencia.

(ii) Luces o marcas de comienzo de pista (umbral de pista).

(iii) Luces de identificación de umbral de pista (destellos) (REIL).

(iv) Indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI).

(v) Sistema visual indicador de pendiente de aproximación (VASIS).

(vi) Luces o marcas de zona de toma de contacto (TDZ).

(vii) Luces o marcas de eje de pista.

(viii) Luces o marcas de borde de pista.

7. Elimínase, en el Capítulo G Personal de Vuelo, sección 121.601 Tripulación de vuelo, letra (a), numeral (2), el párrafo (ii); pasando el actual (iii) a ser el nuevo (ii).

8. Elimínase, en el Capítulo G Personal de Vuelo, sección 121.605 Tiempo de vuelo (TV), períodos de servicio de vuelo (PSV) y períodos de descanso (PD) del personal de vuelo, letra (b), numeral (1) el párrafo (iv), renumerándose correlativamente los numerales siguientes, pasando el actual (v) a ser el nuevo (iv) y así sucesivamente.

9. Reenumérase, en el Capítulo G Personal de Vuelo, sección 121.605 Tiempo de vuelo.

10. Reemplázase, en el Capítulo I Documentación a bordo de la aeronave, sección 121.801 Documentos, letra (b) el numeral (2), por el siguiente texto:

“Carpeta de despacho de la aeronave (incluye formulario de preparación de los vuelos, manifiesto de pasajeros (listado de sus nombre y lugares de embarque y destino) y/o carga, autorizaciones de despacho y planes de vuelo).”

11. Elimínase, en el Capítulo K Programas de instrucción, sección 121.1017 Instrucción teórica inicial, de transición, de ascenso y de actualización, en la letra (a) el texto “y Operador de Sistemas” y Reemplázase, el texto del numeral (3) que antecede los dos puntos por lo siguiente:

“La instrucción teórica inicial para la Tripulación de Vuelo deberá consistir en las siguientes horas mínimas de instrucción programadas en las materias obligatorias especificadas en el párrafo (a) de esta sección:”.

12. Reemplázase, en el Capítulo L Programas de cualificación avanzada, sección 121.1111 Currículo de cualificación continua, letra (b) Evaluación de rendimiento, numeral (2) Examen en la línea de vuelo para PIC, párrafo (iv), el texto que antecede a los dos puntos, por lo siguiente:

“Durante los exámenes de línea requeridos de acuerdo con los párrafos anteriores, cada persona que se desempeñe como Piloto al Mando o Copiloto en ese vuelo, deberá ser evaluado en forma individual para determinar si esa persona:”.

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

13. Reemplázase, en el Capítulo M Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión, sección 121.1201 Responsabilidad del operador respecto del mantenimiento de la aeronavegabilidad, letra (a) numeral (4), el párrafo que precede a los dos puntos, por lo siguiente:

"No operar un avión a menos que el mantenimiento de este, así como de cualquier motor, hélice y pieza conexos, lo lleve a cabo:".

14. Reemplázase, en el Capítulo M Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión, sección 121.1203 Programa de mantenimiento, letra (a), el texto que precede al numeral (1), por lo siguiente:

"El operador deberá disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y de operaciones, con el propósito de asegurar que el mantenimiento de sus aeronaves se efectúa conforme a los requisitos establecidos por el Estado de diseño y el estado de diseño de una modificación cuando corresponda o el organismo responsable del diseño de tipo y la persona u organización del diseño de una modificación o reparación cuando corresponda, Estado de matrícula y en cualquier experiencia adicional aplicable. Este programa aprobado por el Estado de matrícula debe considerar lo siguiente:".

15. Reemplázase, en el Capítulo M Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión, sección 121.1207 Información sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, letras (a) y (d), por las siguientes:

"(a) El operador deberá obtener y evaluar las directivas de aeronavegabilidad o documentos equivalentes, emitidos por el estado de diseño, por el estado de diseño de una modificación, por el estado de matrícula y la DGAC, según corresponda.

(d) El operador de un avión cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5.700 kg obtendrá y evaluará la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y a las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y de la persona u organización responsable del diseño de una modificación o reparación cuando corresponda y aplicará las medidas resultantes que se consideren necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para la DGAC.".

16. Reemplázase, en el Capítulo M Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión, sección 121.1209 Manual de control de mantenimiento del operador, letra (e), los numerales (6) y (14) por los siguientes:

"(e) El MCM debe contener la siguiente información:

(6) Una descripción de los métodos utilizados para llenar y conservar los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad del operador;

(14) Una descripción de los procedimientos para evaluar información del Mantenimiento de la aeronavegabilidad y recomendaciones disponibles de la organización responsable del diseño de tipo y de la persona u organización responsable del diseño de una modificación o reparación cuando corresponda, y por la implementación de acciones resultantes que se consideren necesarias como resultado de la evaluación;".

17. Incorpórase en el Capítulo M Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión, sección 121.1209 Manual de control de mantenimiento del operador, la siguiente nueva letra (f):

"(f) En caso de que un explotador opere aeronaves con matrícula extranjera, el MCM debe ser aceptado previamente por el estado de matrícula.".

18. Reemplázase, en el Capítulo M Mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión, sección 121.1219 Informe de dificultades en servicio, letra (a) Notificación conforme al Apéndice 11, el numerales (1), por lo siguiente:

"El operador de una aeronave a la cual le aplique esta norma técnica debe informar al titular del certificado de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de una modificación o reparación cuando corresponda con copia a la DGAC cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa

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

falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.”.

19. Reemplázase, en el Apéndice 11 Informe de dificultades en servicio (IDS) en la letra (a), los números (1) y (3) en la letra (b), el número (3) de la letra (c) y la letra (d), por lo siguiente:

“(a) Objeto

Establecer directrices respecto al contenido de la información relacionada con la experiencia operacional y de mantenimiento, que deben suministrar las Empresas Aéreas, a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), a las Organizaciones responsables del Diseño Tipo o a la persona u organización responsable del diseño de una modificación o reparación cuando corresponda, cuando operen aviones cuyo peso máximo de despegue sea superior a 5.700 Kg., o helicópteros de más de 3.175 Kg.

(b) Informe de dificultades en servicio (IDS).

(1) Todo operador que opere aviones cuyo peso máximo de despegue sea superior a 5.700 Kg., o helicópteros de más de 3.175 Kgs., deberá notificar simultáneamente a la DGAC (SDTP/SDA, según corresponda), a la Organización responsable del Diseño de Tipo de su aeronave o a la persona u organización responsable del diseño de una modificación o reparación cuando corresponda, su experiencia operacional y de mantenimiento a través de un “Informe de Dificultades en Servicio” (IDS).

(3) Si como resultado del envío directo de esta información a la Organización responsable del Diseño de Tipo o a la persona u organización responsable del diseño de una modificación o reparación cuando corresponda se obtienen instrucciones especiales de inspección o mantenimiento, por la situación ocurrida, una copia de estas deberá ser remitida por el operador a la DGAC, en un plazo no mayor a cuarenta y ocho (48) hrs. de su recepción.

(c) Forma de notificación.

(3) Los Formularios DGAC 08/2-26, serán elaborados en cuatro (4) copias, donde una deberá ser remitida directamente a la Organización responsable del Diseño de Tipo o a la persona u organización responsable del diseño de una modificación o reparación cuando corresponda, otra para la DGAC, una tercera para el operador y la última para el CMA responsable del mantenimiento de la aeronave, motor, hélice, rotor o accesorio afectado.

(d) Instrucciones de notificación.

Los operadores deberán establecer procedimientos internos de notificación, los cuales deberán ser detallados en su Manual de Control de Mantenimiento (MCM) al objeto de permitir la emisión oportuna de los IDS. Para dicho efecto, deberán considerar a lo menos lo siguiente: La tramitación de toda la documentación asociada al IDS, la información recepcionada desde el sostenedor del Certificado de Tipo respectivo o desde la persona u organización responsable del diseño de una modificación o reparación, las coordinaciones correspondientes con el Centro de Mantenimiento Aeronáutico (CMA) responsable y el enlace con la DGAC.

20. Elimínase, en el Apéndice 7, Programa de Calificación Avanzada (AQP), Capítulo 2, Fases de Desarrollo de AQP”, párrafo 2.9, letra (c) Documento de Estándar de Cualificación (QS), número (3), párrafo (vi), letra (G), la expresión “Operador de sistemas”.

21. Reemplázase, en el Apéndice 7, Programa de Calificación Avanzada (AQP), Capítulo 3, “Currículos AQP y Certificación”, párrafo 3.5 Currículos AQP Secundarios, el texto contenido en el inciso primero de la letra (b) Currículo de Ascenso, por lo siguiente:

“Este currículo es para un individuo que ha sido previamente entrenado y calificado como SIC para el titular del certificado y está siendo ascendido como PIC o SIC, respectivamente, para la misma aeronave en el cual fue previamente entrenado y calificado.”.

22. Elimínanse, en el Apéndice 7, “Programa de Calificación Avanzada (AQP), Capítulo 7, “Transición al AQP”, párrafo 7.16, Reunión de revisión SVTP, en la Figura 7-2 Ejemplos de maniobras fijas y variables, el subtítulo “Maniobras Fijas y Variables Operador de Sistemas (Cuando corresponda)”; y los “numerales 1 al 5” que le prosiguen.

23. Elimínanse, en el Apéndice 7, “Programa de Calificación Avanzada (AQP), Capítulo 8, Sección 3, párrafo 8.7, Visión General, en la Figura 8-2 Tabla de información de datos de

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

desempeño (PDRT), fila 22, columna Notas, el texto: “FE= Operador de Sistemas; y la abreviatura FE”.

24. Reemplázase, en el Apéndice 7, Programa de calificación avanzada (AQP), el inciso segundo de la definición de Puesto/Cargo (Duty Position), por lo siguiente:

“Considera a los pilotos, navegante, instructor, evaluador, despachador, tripulante de cabina u otro personal de operaciones, afecto a un AQP.”.

Anótese, regístrese y publíquese.- Carlos Madina Díaz, 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