



3

## SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN DE LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

### Vigésima Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (25 al 29 de septiembre de 2023)

#### Agenda Tentativa

**Asunto 1. Oportunidades de mejora al LAR 21**

- a) Inclusión de requisitos para aviones pilotados a distancia, helicópteros pilotados a distancia y estaciones de pilotaje a distancia (RPS); enlaces C2; y una plantilla para el certificado de aeronavegabilidad de RPA.
- b) Responsabilidades de los Estados en caso de modificaciones y reparaciones hechas por terceros, y supresión de incendios en el compartimiento de carga.
- c) Mantenimiento de aeronaves en lo que respecta al proceso de matriculación, desmatriculación y transferencia de matrícula.

**Asunto 2. Oportunidades de mejora al LAR 38**

Presentar la propuesta de mejora al reglamento LAR 38 referente a «Emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones»

**Asunto 3. Oportunidades de mejora al LAR 145**

- a) Incluir el término "aeronaves" en el Apéndice 1, Parte 4, numeral 4.2, para que sea congruente con lo que establece el requisito 145.340(e)(2).
- b) Actualizar la definición de "accidente" a fin de estar acorde con lo establecido en el Anexo 13, Duodécima edición, julio 2020, Enmienda 1-18.

**Asunto 4. Oportunidad de mejora del LAR 91, 121 y 135**

Revisión de los requisitos donde se establecen el cumplimiento de las ordenes técnicas estándar (TSO) a fin de cumplir la Conclusión RPEO/16-03 revisión de los LAR OPS.

**Asunto 5. Desarrollo de estructura del reglamento CAMO**

Presentar la propuesta de la estructura de los reglamentos aplicables a la organización de gestión de la aeronavegabilidad (CAMO)

**Asunto 6. Desarrollo de estructura correspondiente a la sección del requisito del reglamento operacional para el control y requisitos del mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicable al sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)**

Presentar la propuesta de la sección del reglamento para el control y requisitos del mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicable al sistema de aeronaves

piloteadas a distancia (RPAS) Revisión de otras propuestas que sean presentadas por los expertos o el Comité Técnico del SRVSOP.

**Asunto 7. Otros asuntos**

Otros temas considerados por los Estados o el Comité Técnico.

**Asunto 8. Avances en la estrategia de armonización y/o adopción del Conjunto LAR AIR**

Exposición de cada participante sobre el resumen de las referencias cruzadas del LAR AIR versus los reglamentos nacionales armonizados y su aplicación efectiva, detallando las diferencias específicas declaradas en el sistema en línea de armonización del SRVSOP y su sustento.

## NOTAS EXPLICATIVAS

### **Asunto 1. Oportunidades de mejora al LAR 21**

Bajo este asunto se analizarán las oportunidades de mejora sobre la aplicación del LAR 21. Para abordar las normas de la Enmienda 109 del Anexo 8.

### **Asunto 2. Oportunidades de mejora al LAR 145**

El desarrollo de un reglamento que permita establecer requisitos aplicables a todos los aviones a reacción subsónicos de más de 5 700 kg y los aviones de más de 8 618 kg propulsados por hélice relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub>. Para ello, se acordó revisar el RBAC 38 – Requisitos para la emisión de CO<sub>2</sub> de los aviones, el cual sirvió de modelo para el desarrollo de un reglamento LAR que cubra el Anexo 16, Volumen III. Sin embargo, es importante que el reglamento que se proponga no solo haga una referencia lo establecido en el Anexo 16, Volumen III, sino que se desarrollen requisitos que cubran las diferentes Normas, tal como los Estados de diseño han desarrollado lo correspondiente al Anexo 16 Volumen I y Volumen II.

### **Asunto 3. Oportunidades de mejora al LAR 145**

Este asunto permitirá mejorar y mantener actualizados los textos del LAR con respecto a las normas de los Anexos, asimismo, asegurar requisitos completos y claros.

### **Asunto 4 Oportunidad de mejora del LAR 91, 121 y 135**

Oportunidad de mejora de los reglamentos LAR 91, 121 y 135, en este asunto se enfocará en establecer los requisitos de los reglamentos mencionados en cuanto a la reincorporación de las ordenes técnicas estándar (TSO) que deben ser mencionadas en esos reglamentos y que en algún momento fueron retiradas. Por ello que en la RPEO/16 del año 2022 se concluyó en conformar un grupo de especialistas de operaciones y aeronavegabilidad para la revisión de los requisitos del LAR 91, 121 y 135 que deben contener referencias a los TSO y otros a considerar, cuya propuesta de enmienda será trabajada primeramente por aeronavegabilidad en esta RPEA/20 y ser presentada al panel de operaciones en la RPEA/17.

### **Asunto 5. Desarrollo de estructura del reglamento CAMO**

La propuesta para el desarrollo de este reglamento se generó hace aproximadamente 3 años debido a la solicitud de algunos Estados del SRVSOP y considerando la madurez que ha logrado este reglamento en Estados como EASA, Canadá, Australia será importante evaluar la posibilidad del desarrollo de un reglamento que permite la certificación de organizaciones encargadas de asegurar que las aeronaves de los explotadores sean mantenidas en condiciones de aeronavegabilidad continua y cumplir con los requisitos de seguridad operacional establecidos por las autoridades de aviación civil..

**Asunto 6. Desarrollo de estructura correspondiente a la sección del requisito del reglamento operacional para el control y requisitos del mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicable al sistema de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)**

Se deben realizar los cambios que sean necesarios en los reglamentos aplicables de acuerdo con lo que la enmienda 108 del Anexo 8 en donde el Consejo fijó el 12 de julio de 2021 como fecha en que surtirá efecto, y el 26 de noviembre de 2026 como fecha de aplicabilidad, enmienda que se mantiene y esta ratificada con la Enmienda 109 del Anexo 8. Es por ello la importancia de trabajar para tener reglamentos como el LAR 21, 145, 91, 121 y 135 que pudieran requerir la revisión o desarrollo de requisitos sobre los RPAS.

**Asunto 7. Otros asuntos**

En este asunto se va a tratar la propuesta de oportunidad de mejora del LAR 121 con relación al uso del término «mecánico de a bordo».

Asimismo, se estaría revisando los requisitos y los procedimientos relacionados con la aceptación de los certificados de tipo (TC) y de los certificados de tipo suplementarios (STC), referente a la dificultad para algún Estado del SRVSOP de cumplir con algunos requisitos y procedimientos.

**Asunto 8. Avances en la estrategia de armonización y/o adopción del Conjunto LAR AIR**

Exposición de cada participante sobre el resumen de las referencias cruzadas del LAR AIR versus los reglamentos nacionales armonizados y su aplicación efectiva, detallando las diferencias específicas declaradas en la aplicación de armonización del SRVSOP y su sustento.