RPEO/21

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Proyecto RLA/99/901
SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

21ª. REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS EN OPERACIONES Y MERCANCIAS PELIGROSAS DEL SRVSOP (RPEO/21)

INFORME FINAL

Panel de expertos en operaciones y mercancías peligrosas
Híbrida, Lima, Perú, del 7 al 11 de setiembre de 2026

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte del SRVSOP, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

i - Índice i-1
ii - Reseña de la reunión ii-1
Lugar y fechas ii-1
Participación ii-1
Apertura ii-1
Organización ii-1
Agenda ii-1
Lista de conclusiones ii-3
iii - Lista de participantes iii-1

Nota informativa 1:

Agenda tentativa NI/01-1

Nota informativa 3:

Organización de la reunión NI/03-1

Informe sobre el Asunto 1:

Aprobación de la agenda 1-1

Informe sobre el Asunto 2:

Revisión de la Nota de estudio N°1 correspondiente a las oportunidades de mejora a los LAR 121, 135 y 119 2-1

Informe sobre el Asunto 3:

Revisión de la Nota de estudio N°2 correspondiente a las oportunidades de mejora al LAR 91 3-1

Informe sobre el Asunto 4:

Revisión de la Nota de estudio N°3 correspondiente a las oportunidades de mejora al LAR RPAS 4-1

Informe sobre el Asunto 5:

Revisión de otros asuntos 5-1

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y FECHAS

La 21ª. Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas (RPEO/21) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, se realizó de manera híbrida, desde Lima, Perú, del 7 al 11 de setiembre de 2026, para el panel de expertos en operaciones, mercancías peligrosas y sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.

ii-2 PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 19 miembros del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías Peligrosas pertenecientes a 8 Estados miembros del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), un miembro de la compañía aeroespacial Boeing como observador, y la Experta de operaciones del Comité Técnico del SRVSOP. La lista de participantes se presenta en las páginas iii-1 a iii-3.

ii-3 APERTURA

La Sra. Valeria Ramos, Experta en operaciones del Comité Técnico del SRVSOP, dio la bienvenida a todos los asistentes, declarando inaugurada la Reunión. A continuación, realizó un resumen del contenido de las agendas.

ii-4 ORGANIZACIÓN

La Sra. Rocío Araujo fue elegida Presidente de la Reunión, y el Sr. Cristian Romero fue elegido Vicepresidente de la RPEO/21.

La señora Valeria Ramos, Experta en operaciones del Comité Técnico del SRVSOP, actuó como Secretaría.

ii-5 AGENDA

La Reunión aprobó la agenda que se indica a continuación:

Asunto 1. Aprobación de la agenda

Bajo este asunto se revisaron y aprobaron los puntos a tratar durante la reunión del panel de expertos en operaciones y en mercancías peligrosas, así como el horario y metodologías de trabajo. **(NI/01 y NI/03)**

Asunto 2. Oportunidades de mejora a los LAR 121, 135 y 119

Bajo este asunto se revisaron y evaluaron las propuestas para la Enmienda 17 del LAR 121, Enmienda 16 del LAR 135, y Enmienda 11 del LAR 119, relacionadas con los requisitos de instrucción y con la Adopción de las Enmiendas 51 del Anexo 6, Parte I, y 27 del Anexo 6, Parte III. **(NE/01)**

Asunto 3. Oportunidades de mejora al LAR 91

Bajo este asunto se revisó y evaluó la propuesta para la Enmienda 18 del LAR 91, relacionada con la Adopción de las Enmiendas 49 del Anexo 2, 43 del Anexo 6, Parte II y 27 del Anexo 6, Parte III. **(NE/02)**

Asunto 4. Oportunidades de mejora al LAR RPAS

Bajo este asunto se revisó y evaluó la propuesta para la Enmienda 1 del LAR RPAS, relacionada con el desarrollo del Apéndice D sobre la operación en espacio aéreo RVSM y otras correcciones editoriales. **(NE/03)**

Asunto 5. Otros asuntos

Bajo este asunto se trataron temas relacionados con las aeronaves de despegue y aterrizaje vertical, los servicios de escala, el ROAAS, la interferencia en los RAs otros conversatorios de interés.

LISTA DE CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN RPEO/21

N°	Título	Página
RPEO/21-01	ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CAPÍTULOS A, B, F, G, H, K, L, N, O, P, Q y R y A LOS APÉNDICES B, D, F, H y J DEL LAR 121	2-9
RPEO/21-02	ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CAPÍTULOS A, B, C, D, E, F, G, H e I y A LOS APÉNDICES A, D y F DEL LAR 135	2-10
RPEO/21-03	ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL APÉNDICE A DEL LAR 119	2-10
RPEO/21-04	CREACIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO PARA LA EVALUACIÓN DE LA IDONEIDAD DEL TÉRMINO “INSPECTOR DEL EXPLOTADOR”	2-10
RPEO/21-05	ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL CAPÍTULOS A, B, D, E, F, G y L y A LOS APÉNDICES A, C, D y L DEL LAR 91, PARTE I, y AL CAPÍTULO A y AL APÉNDICE B DEL LAR 91, PARTE II	3-5
RPEO/21-06	ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS A LOS CAPÍTULOS A, B, C, E y N y AL APÉNDICE D DEL LAR RPAS	4-2

LISTA DE PARTICIPANTES DEL PANEL DE EXPERTOS EN OPERACIONES, MERCANCÍAS PELIGROSAS

BOLIVIA

Sergio Ordonez
Inspector de Operaciones
sordonez@dgac.gob.bo

Rolando Sandoval
Inspector de Operaciones
rsandoval@dgac.gob.bo

Hugo Urquidi
Inspector de Operaciones
hurquidi@dgac.gob.bo

BRASIL

Ednei Ramthum do Amaral
Gerente Técnico de Normas Operacionales
ednei.amaral@anac.gov.br

Conrado Klein de Freitas
Gerente Técnico de Vigilancia Continua 135
conrado.klein@anac.gov.br

Rafael Gasparini Moreira
Especialista en Regulación de la Aviación Civil
rafael.gasparini@anac.gov.br

CHILE

Ricardo Alfonso Machuca Valenzuela
Jefe de oficina Seguridad de la carga, correo y mercancías peligrosas
rmachuca@dgac.gob.cl

José Bustos Cabrera
Jefe de la Sección Normativa Operacional
jbustosc@dgac.gob.cl

CUBA

Rex Bernal
Inspector de Operaciones
rex.bernal@iacc.avianet.cu

Pedro Martorell
Inspector de mercancías peligrosas
pedro.martorell@iacc.avianet.cu

ECUADOR

Cristian Romero
Coordinador de la Gestión de Operaciones y Mercancías Peligrosas
cristian.romero@aviacioncivil.gob.ec

Michael Llerena
Coordinador de la Gestión de Licencias
Inspector de Operaciones
mauricio.llerena@aviacioncivil.gob.ec

PARAGUAY

Rocío Araujo
Gerente de Operaciones
raraujo@dinac.gov.py

Shirley Gimenez
Jefa del Departamento de Mercancías Peligrosas
sgimenez@dinac.gov.py

Hugo Villalba
Inspector de Operaciones
hvillalba@dinac.gov.py

PERÚ

Julio Rios Vienrich
Inspector de Operaciones
jriosv@mtc.gob.pe

Kimberly Rojas
Analista RPAS
krojas@mtc.gob.pe

VENEZUELA

Yanireth Zárraga
Inspectora de Operaciones
yanireth.zarraga@inac.gob.ve

Carlos González
Inspector de Operaciones
carlos.asbhi@inac.gob.ve

BOEING

Alvimar Lucena
Regulatory Affairs – Latin America & Caribbean
alvimar.lucena.boeing@gmail.com

COMITÉ TÉCNICO

Valeria Ramos
Comité Técnico del SRVSOP – Experta en Operaciones
vramos@icao.int

Asunto 1. Aprobación de la agenda

1.1 Bajo este asunto se revisaron y aprobaron los puntos a tratar durante la reunión del panel de expertos en operaciones y en mercancías peligrosas, así como el horario y metodologías de trabajo. (NI/01 y NI/03)

1.1.1 La Reunión aceptó sin observaciones las notas informativas presentadas con el contenido de la agenda y la organización de la Reunión.

———————

Asunto 2. Oportunidades de mejora a los LAR 121, 135 y 119

2.1 Bajo este asunto se revisaron y evaluaron las propuestas para la Enmienda 17 del LAR 121, Enmienda 16 del LAR 135 y Enmienda 11 del LAR 119, relacionadas con los requisitos de instrucción y con la Adopción de las Enmiendas 51 del Anexo 6, Parte I y 27 del Anexo 6, Parte III.

2.1.1 Iniciando con los temas de la agenda, la reunión analizó la nota de estudio (NE)/01, que fue tratada anteriormente en las teleconferencias previas a la RPEO/21.

2.1.2 Se mencionan a continuación las correcciones incorporadas durante el análisis de algunos requisitos de la NE/01. Para aquellos requisitos que, conforme a la NE/01 no hubo comentarios y fueron aceptados por los expertos del panel sin observaciones, debe remitirse a la misma para encontrar el debido sustento de la propuesta.

2.1.3 Sobre el Capítulo A – Generalidades:

2.1.3.1 En la Sección 121.001 se propone mantener las definiciones de inspector del explotador (IDE) piloto, mecánico de a bordo y navegante revisadas, agregar la de instructor de vuelo y retirar todas ellas del Capítulo K, porque son utilizadas en otros capítulos y apéndices del LAR 121. Esto con la finalidad de evitar la duplicidad.

2.1.3.2 Asimismo, como no existe una definición para IDE tripulante de cabina, se propone crearla e incorporarla a la Sección 121.001. También, la definición de instructor tripulante de cabina que figuraba en el Capítulo K se propone traer a la Sección 121.001, a efectos de tener todas las definiciones en un solo lugar.

2.1.3.3 Se aclara que el término “aceptable para la AAC” o “a satisfacción de la AAC”, que se retira en este capítulo y de varias partes del reglamento, no tiene la finalidad de que un requisito deje de ser aceptable para la AAC, sino por el contrario, todo debe ser aceptado excepto aquello que debe ser aprobado. El texto como estaba redactado generaba una interpretación equivocada de diferentes niveles o criterios de aceptación, cuando en realidad son solo dos, aceptar o aprobar.

2.1.3.4 Los mismos criterios son aplicados en las revisiones de los capítulos correspondientes del LAR 135.

2.1.4 Sobre el Capítulo B – Programas y sistemas de gestión de la seguridad operacional:

2.1.4.1 La Enmienda 51 del Anexo 6, Parte I contiene disposiciones (ítems 3.3 y 3.6) que son aplicables hasta el 22 de noviembre de 2028 y otras aplicables a partir del 23 de noviembre de 2028 relacionadas con el programa de análisis de datos de vuelo y la protección de las grabaciones y transcripciones. La Reunión entiende que es necesario que los explotadores estén en conocimiento previo de los futuros cambios, y por lo tanto se propone mantener todos los requisitos asociados a tales disposiciones, pero identificando las fechas de aplicación. Dado que el Manual del redactor no contempla un formato para estas situaciones, se elige numerar los requisitos de manera idéntica, pero distinguiéndolos en el título con el texto “(Aplicable hasta el 22 de noviembre de 2028)” y “(Aplicable a partir del 23 de noviembre de 2028)”.

2.1.4.2 Los mismos criterios son aplicados en las revisiones de los capítulos correspondientes del LAR 135.

2.1.5 Sobre el Capítulo F – Requisitos de aviones:

2.1.5.1 En la Sección 121.1530 se debate sobre las 25 horas de demostración para aeronaves que no han sido demostradas previamente, si se refiere a que:

a) no han sido demostradas en el Estado en cuestión (según el LAR 121 o reglamento equivalente); o

b) no han sido demostradas en ningún Estado (el propio o cualquier otro).

Nota. – Se destaca aquí una diferencia respecto del LAR 135 donde el haber sido o no probadas se refiere a "por el explotador".

2.1.5.2 La Reunión concuerda con la opción a) y se revisa la sección para que así lo aclare, en armonía a la vez con el 14 CFR Part 121, §121.163 Aircraft proving tests, que le da origen.

2.1.6 Sobre el Capítulo H – Instrumentos y equipos: Aviones:

2.1.6.1 La discusión se centra en la definición de operaciones prolongadas sobre el agua. De acuerdo con la definición del 14 CFR Part 1 que le da origen a la del LAR 121, son aquellas que se realizan a más de 50 NM de la costa más cercana.

2.1.6.2 Sin embargo, el Anexo 6, Parte I, en 6.5.2 contiene disposiciones para aquellos aviones que "vuelen sobre el agua" a una distancia del terreno de más de 50 NM, y en 6.5.3, disposiciones para aquellos aviones que realicen "vuelos prolongados sobre el agua", a una distancia del terreno de más de 400 NM o 120 minutos a velocidad de crucero, lo que resulte menor. En el caso del LAR 135, estas disposiciones presentan alguna variante adicional para abarcar a los helicópteros, donde la distancia puede medirse no solo desde el terreno sino también desde una heliplataforma.

2.1.6.3 Dado que se acuerda mantener la definición como tal y, por lo tanto, todo vuelo a más de 50 NM de la costa es un "vuelo prolongado sobre el agua", se acomoda la redacción de las Secciones 121.965 y 135.540 para que así lo reflejen y no haya confusión. Esta adecuación de la redacción no altera los requisitos de equipo del avión o el helicóptero, según sea el caso.

2.1.6.4 Además, tanto para el LAR 121 como 135, se propone dejar la definición en las respectivas Secciones 121.001 y 135.001 para evitar duplicidades.

2.1.7 Sobre el Capítulo K – Programas de instrucción:

2.1.7.1 Se propone armonizar los requisitos de calificación y de instrucción para los IDEs e instructores tripulantes de vuelo con los de IDEs e instructores tripulantes de cabina.

2.1.7.2 Uno de los primeros puntos que se debate es el retiro de los requisitos de certificado médico, de edad y de experiencia reciente para los IDEs e instructores tripulantes de vuelo y de los requisitos de certificado médico y de experiencia reciente para los IDEs e instructores tripulantes de cabina, cuando estos no van a cumplir funciones de miembro requerido de la tripulación, claro está. El objetivo de ello es viabilizar la permanencia de personal competente que puede continuar brindando instrucción o conduciendo verificaciones cuando han perdido su capacidad sicofísica o cumplido determinada edad, según sea el caso. La inhabilitación sicofísica en cuestión es entiende por aquella que no le permite actuar como miembro requerido de la tripulación, pero sí le permite continuar dentro de sus competencias como instructor o evaluador. La reunión acuerda el retiro de estos requisitos de las Secciones 121.1555 y 121.1565 para tripulantes de vuelo. Para tripulantes de cabina, se retira de las Secciones 121.1560 y 121.1570 solamente los requisitos de certificado médico y se mantienen los de experiencia reciente con una alternativa en caso de no cumplirla. Esta alternativa corresponde a un programa de observación en línea periódico.

2.1.7.3 Otro elemento de debate son los requisitos de entrenamiento periódico de los IDEs e instructores. El 14 CFR Part 121 que les dan origen solo los tiene para los IDEs e instructores tripulantes de vuelo cuando actúan en un FFS o FTD. Pero en el LAR 121, se incluyeron para los IDEs e instructores tripulantes de cabina, y ello obligó en reuniones recientes, con fines de armonización, a que también se incluyeran para IDEs e instructores tripulantes de vuelo. Aunque la Reunión concuerda en mantener estos requisitos de entrenamiento periódico anual que no tienen sustento en el 14 CFR Part 121, acepta que deben ser reubicados en las Secciones 121.1575 y 121.1585 para tripulantes de vuelo y las Secciones 121.1580 y

121.1590 para tripulantes de cabina, donde se describen los requisitos de instrucción, entrenamiento periódico y verificaciones.

2.1.7.4 Con respecto a las definiciones de IDEs tripulantes de vuelo se habla sobre la pertinencia de la instrucción como parte de sus funciones, ya que, mencionar que pueden conducir verificaciones e impartir instrucción, generaría el conflicto de ser juez y parte. Se acuerda, revisar las definiciones para que describan su alcance sin contradicciones. Para los IDEs tripulantes de cabina, donde no existe tal definición, la Reunión acuerda que la que se propone desarrollar cumpla con los mismos criterios.

2.1.7.5 Finalmente, a la vista del Adjunto D de la NE/01 donde se mapearon cada uno de los requisitos de calificación e instrucción para IDEs e instructores tripulantes de vuelo y tripulantes de cabina, se logra depurar los relacionados a los tripulantes de cabina, eliminando aquellos que presentan duplicidades o enfoques no relacionados con la instrucción y calificación para la función de IDE o instructor y agregado otros que refuerzan esta instrucción.

2.1.7.6 Como tema adicional, la Reunión plantea su preocupación sobre el término “inspector del explotador (IDE)”, aludiendo a que es muchas veces mal interpretado por el explotador, en el sentido de que creen que estas personas cumplen una función para la AAC y no para el explotador, más allá de los esfuerzos de la AAC de promover su verdadero sentido. El término proviene de la traducción del Anexo 6 de los términos “check pilot” y “check pilot of the operator”. Las traducciones que se observan en dicho anexo son “piloto inspector” y “piloto inspector del explotador”. La Reunión en general concuerda que la traducción no es la más adecuada y que ha desfavorecido la correcta implementación de los LAR OPS, que respetan esta traducción. Entiende que los términos “chequeador”, “evaluador” o “verificador” podrían ser más acertados. Sin embargo, también se plantea el impacto de un cambio así, que no solo podría alcanzar a todos los manuales de la AAC sino también a los de los explotadores. Se propone generar una conclusión para conformar un grupo de trabajo que evalúe la viabilidad de la propuesta y realice el análisis de impacto correspondiente, a efectos de presentar una nota de estudio para la próxima RPEO, si fuera apropiado.

2.1.8 En resumen, los requisitos que según el Asunto 2 fueron revisados, son los que se muestran en el cuadro a continuación:

Cuadro de NE/01	
LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares	
Sección	**Capítulo A: Generalidades**
121.001	Definiciones, abreviaturas y símbolos
Sección	**Capítulo B: Programas y sistemas de gestión de la seguridad operacional**
121.115	Programa de análisis de datos de vuelo (Aplicable hasta el 22 de noviembre de 2028)
121.115	Programa de análisis de datos de vuelo (Aplicable a partir del 23 de noviembre de 2028)
121.117	Protección de los datos, información de seguridad operacional y fuentes conexas (Aplicable hasta al 22 de noviembre de 2028)

121.117	Protección de las grabaciones y las transcripciones (Aplicable a partir del 23 de noviembre de 2028)
Sección	**Capítulo F: Requisitos de aviones**
121.530	Pruebas de demostración
Sección	**Capítulo G: Limitaciones en la performance: Aviones**
121.610	Generalidades
Sección	**Capítulo H: Instrumentos y equipos: Aviones**
121.820	Fusibles
121.965	Equipos para todos los aviones que vuelen sobre agua
121.970	Transmisor de localización de emergencia (ELT)
121.973	Localización de un avión en peligro
121.1015	Sistemas de aviso y prevención de sobrepaso de la pista (ROAAS)
Sección	**Capítulo K: Programas de instrucción**
121.1520	Programas de instrucción: Generalidades
121.1525	Programas de instrucción: Reglas especiales
121.1530	Programas de instrucción: Currículos
121.1545	Programa de instrucción: Aprobación de simuladores de vuelo (FFS) y entrenadores para procedimientos de vuelo (FTD)
121.1555	Calificaciones: Inspectores del explotador ~~(avión)~~pilotos ~~e~~, inspectores del explotador ~~(simulador)~~mecánicos de a bordo e inspectores del explotador navegantes
121.1560	Calificaciones: Inspectores del explotador tripulantes de cabina
121.1565	Calificaciones: Instructores de vuelo ~~(avión) e instructores de vuelo (simulador)~~
121.1570	Calificaciones: Instructores tripulantes de cabina
121.1575	Requisitos de instrucción inicial, de transición, entrenamiento periódico y verificaciones: Inspectores del explotador ~~(avión)~~pilotos ~~e~~, inspectores del explotador ~~(simulador)~~mecánicos de a bordo e inspectores del explotador navegantes

121.1580	Requisitos de instrucción inicial, de transición, entrenamiento periódico y verificaciones: Inspectores del explotador tripulantes de cabina
121.1585	Requisitos de instrucción inicial, de transición, entrenamiento periódico y verificaciones: Instructores de vuelo ~~(avión) e instructores de vuelo (simulador)~~
121.1590	Requisitos de instrucción inicial, de transición, entrenamiento periódico y verificaciones: Instructores tripulantes de cabina
121.1627	Pilotos: Instrucción en envolventes extendidas
121.1630	Pilotos: Instrucción inicial, de transición, de conversión y de promoción de vuelo
121.1637	Pilotos: Instrucción de promoción de vuelo
121.1645	Entrenamiento periódico
121.1655	Piloto al mando: Instrucción de liderazgo~~,~~ y mando, y tutoría
Sección	**Capítulo L: Calificaciones de los miembros de la tripulación**
121.1705	Aplicación
121.1725	Experiencia operacional, ciclos de operación y consolidación de conocimientos y habilidades
121.1735	Requisitos de nivelación de la tripulación de vuelo y limitaciones de operación
121.1740	Experiencia reciente: Pilotos
121.1745	Restablecimiento de la experiencia reciente: Pilotos
121.1750	Experiencia reciente: Piloto de relevo en crucero
121.1755	Verificaciones en línea
121.1760	Verificaciones de la competencia de los pilotos
121.1770	Calificaciones del piloto al mando: Aeródromos y áreas especiales
Sección	**Capítulo N: Gestión de la fatiga**
121.1910	Cumplimiento de los requisitos
Sección	**Capítulo O: Operaciones de vuelo**
121.2325	Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos meteorológicos para aterrizaje IFR

121.2395	Asientos ~~ubicados en las~~de salida~~s del avión~~
Sección	**Capítulo P: Reglas para despacho y liberación de vuelo**
121.2535	Equipo del avión
121.2540	Instalaciones y servicios de comunicaciones y de navegación: Operaciones regulares domésticas e internacionales
121.2580	Aeródromos de alternativa en ruta
121.2610	Continuación de un vuelo en condiciones inseguras
121.2625	Despacho o liberación de vuelo original, redespacho o enmienda del despacho o de la liberación de vuelo
121.2635	Despacho hacia y desde aeródromos de reabastecimiento de combustible: Operaciones regulares domésticas e internacionales
121.2645	Reservas de combustible: Todas las operaciones - Todos los aviones
121.2685	Mínimos meteorológicos para aterrizaje IFR: Restricciones del piloto al mando – Todos los explotadores
Sección	**Capítulo Q: Registros e informes**
121.2815	Registros de tripulantes y despachadores de vuelo
121.2840	Disposición del manifiesto de peso y balance (masa y centrado), despacho de vuelo y planes de vuelo: Operaciones regulares domésticas e internacionales
121.2845	Disposición del manifiesto de peso y balance (masa y centrado), liberación de vuelo y planes de vuelo: Operaciones no regulares
Sección	**Capítulo R: Suministros médicos de primeros auxilios e instrucción**
121.3010	Suministros médicos de primeros auxilios
	Apéndice B – Registradores de vuelo
	Apéndice D – Criterios para la demostración de los procedimientos de evacuación de emergencia ~~en tierra~~
	Apéndice F – Requisitos para la verificación de la competencia de los pilotos
	Apéndice H – Simulación avanzada
	Apéndice J – Organización y contenido del manual de operaciones

LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares	
Sección	**Capítulo A: Generalidades**
135.001	Definiciones, abreviaturas y símbolos
135.010	Reglas aplicables a las operaciones sujetas a este reglamento
135.070	Protección de los datos, información de seguridad operacional y fuentes conexas (Aplicable hasta el 22 de noviembre de 2028)
135.070	Protección de las grabaciones y las transcripciones (Aplicable a partir del 23 de noviembre de 2028)
Sección	**Capítulo B: Operaciones de vuelo**
135.120	Altitudes mínimas de vuelo (operaciones en ~~condiciones IMC~~IFR)
135.135	Requisitos para el mantenimiento de registros
135.200	Procedimientos de aproximación por instrumentos y mínimos meteorológicos para aterrizajes IFR
135.255	Composición de la tripulación
135.270	Obligaciones de los miembros de la tripulación de vuelo
135.280	Excepción del requisito de un copiloto: Aprobación para utilizar un sistema de piloto automático
135.295	Ocupación de un asiento de piloto por un pasajero
135.350	Asientos de~~en~~ salidas~~ de emergencia~~
Sección	**Capítulo C: Instrumentos y equipos**
135.445	Equipo para operaciones IFR
135.540	Equipo para todas las aeronaves que vuelen sobre agua
135.543	Equipos de emergencia: Helicópteros
135.545	Transmisor de localización de emergencia (ELT)
Sección	**Capítulo D: Limitaciones para operaciones VFR/IFR y requisitos de información meteorológica**

135.610	~~Altitudes mínimas: VFR e IFR~~ Reservado
135.615	~~Requisitos de visibilidad según VFR~~ Reservado
135.625	Requisitos de combustible y aceite - Helicópteros
135.670	Mínimos meteorológicos para vuelos IFR – Aviones
135.680	Mínimos meteorológicos para vuelos IFR – Helicópteros
135.685	Reservas de combustible: Todas las operaciones – Todos los aviones
135.687	Gestión del combustible en vuelo
Sección	**Capítulo E: Requisitos para la tripulación de vuelo**
135.810	Calificaciones del piloto al mando
135.815	Experiencia operacional
135.825	Calificación de zona, ruta y aeródromo del piloto al mando – Aviones
135.830	Calificación de zona, ruta y helipuerto del piloto al mando – Helicópteros
Sección	**Capítulo F: Gestión de la fatiga**
135.910	Cumplimiento de los requisitos
Sección	**Capítulo G: Verificaciones de la tripulación**
135.1005	Aplicación
135.1010	Requisitos de evaluaciones iniciales y periódicas a pilotos
135.1015	Verificación de la competencia en instrumentos de los pilotos
135.1020	Verificación en línea del ~~los~~ pilotos~~s~~ al mando
Sección	**Capítulo H: Programas de instrucción**
135.1105	Aplicación
135.1110	Programas de instrucción: Generalidades
135.1115	Programas de instrucción: Reglas especiales
135.1140	Aprobación de simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción

135.1145	Calificaciones: Inspectores del explotador ~~(aeronave) e inspectores del explotador (simulador)~~pilotos
135.1150	Calificaciones: Instructores de vuelo ~~(aeronave) e instructores de vuelo (simulador)~~
135.1155	Requisitos de instrucción inicial, de transición y verificaciones: Inspectores del explotador ~~(aeronave) e inspectores del explotador (simulador)~~pilotos
135.1160	Requisitos de instrucción inicial, de transición y verificaciones: Instructores de vuelo ~~(aeronave) e instructores de vuelo (simulador)~~
135.1195	Programa de instrucción para despachadores de vuelo
Sección	**Capítulo I: Limitaciones en la performance: Aeronaves**
135.1210	Generalidades
	Apéndice A – Organización y contenido del manual de operaciones
	Apéndice D – Registradores de vuelo – Aviones y helicópteros
	Apéndice F – ~~Mínimas VMC de visibilidad y distancia de las nubes~~Reservado
LAR 119 – Certificación de explotadores de servicios aéreos	
	Apéndice A – Certificado de explotador de servicios aéreos (AOC)

2.1.9 Finalizado el intercambio de opiniones al respecto, la reunión convino en adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RPEO/21-01 ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CAPÍTULOS A, B, F, G, H, K, L, N, O, P, Q y R y A LOS APÉNDICES B, D, F, H y J DEL LAR 121

a) Aceptar e incorporar la propuesta de modificación del LAR 121 con relación a los requisitos detallados en el Cuadro de NE/01 y conforme se indica en el enlace https://srvsop.aero/propuestas_enmienda/rpeo-21-propuesta-de-enmienda-al-lar-121/ ; y

b) solicitar al Sr. Coordinador General del SRVOP, circular las enmiendas para aceptación de los Estados previa aprobación de la Junta General.

CONCLUSIÓN RPEO/21-02 ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CAPÍTULOS A, B, C, D, E, F, G, H e I y A LOS APÉNDICES A, D y F DEL LAR 135

a) Aceptar e incorporar la propuesta de modificación del LAR 135 con relación a los requisitos detallados en el Cuadro de NE/01 y conforme se indica en el enlace https://srvsop.aero/propuestas_enmienda/rpeo-21-propuesta-de-enmienda-lar-135/; y

b) solicitar al Sr. Coordinador General del SRVOP, circular las enmiendas para aceptación de los Estados previa aprobación de la Junta General.

CONCLUSIÓN RPEO/21-03 ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA AL APÉNDICE A DEL LAR 119

a) Aceptar e incorporar la propuesta de modificación del LAR 119 con relación a los requisitos detallados en el Cuadro de NE/01 y conforme se indica en el enlace https://srvsop.aero/propuestas_enmienda/rpeo-21-propuesta-de-enmienda-al-lar-119/; y

b) solicitar al Sr. Coordinador General del SRVOP, circular las enmiendas para aceptación de los Estados previa aprobación de la Junta General.

CONCLUSIÓN RPEO/21-04 CREACIÓN DE UN GRUPO DE TRABAJO PARA LA EVALUACIÓN DE LA IDONEIDAD DEL TÉRMINO "INSPECTOR DEL EXPLOTADOR"

a) Solicitar al Sr. Coordinador general del SRVSOP, convocar a un grupo de trabajo de expertos en operaciones de los Estados del SRVSOP para evaluar la sustitución del término "inspector del explotador" por otro más acertado y realizar un análisis de impacto; y

b) presentar una nota de estudio durante la siguiente RPEO.

Asunto 3. Oportunidades de mejora al LAR 91

3.1 Bajo este asunto se revisó y evaluó la propuesta para la Enmienda 18 del LAR 91, relacionada con la Adopción de las Enmiendas 49 del Anexo 2, 43 del Anexo 6, Parte II y 27 del Anexo 6, Parte III.

3.1.1 Siguiendo con los temas de la agenda, la reunión analizó la NE/02, que fue tratada anteriormente en las teleconferencias previas a la RPEO/21.

3.1.2 Se mencionan a continuación las sugerencias discutidas durante el análisis de algunos requisitos de la NE/02. Para aquellos requisitos que conforme a la NE/02 no hubo comentarios y fueron aceptados por los expertos del panel sin observaciones, debe remitirse a la misma para encontrar el debido sustento de la propuesta.

3.1.3 Sobre el Capítulo A – Generalidades:

3.1.3.1 Para evitar duplicidades, se propone eliminar algunas definiciones que están desarrolladas dentro del requisito correspondiente y otras que solo hacen alusión a un acrónimo que ya se encuentran en el párrafo de abreviaturas del LAR 91. Ellas son:

a) Declaración de combustible mínimo;

b) Declaración de MAYDAY combustible;

c) IFR;

d) IMC;

e) VFR;

f) VMC; y

g) Operaciones prolongadas sobre el agua

3.1.3.2 También se propone eliminar la definición de “operaciones prolongadas sobre el agua” que no se refleja en el contenido del LAR 91. Este reglamento solo contiene mención a “vuelos prolongados sobre el agua” y su definición ya está establecida.

3.1.3.3 Se reordenan algunas definiciones mal ubicadas alfabéticamente y se revisa la definición de “manual de control de mantenimiento (MOM)” en concordancia con los LAR 121 y 135.

3.1.3.4 Se agregan las abreviaturas IRNAV/IAN y GLS faltantes, que son referidas desde el Apéndice L del LAR 91, Parte I. Esta revisión también se aplicable a los LAR 121 y 135.

3.1.3.5 Se evalúa el Párrafo 91.005 (c), que expresa aquellos aerodinos a los que no les es aplicable el reglamento. Se debate sobre la pertinencia de “vehículos ultralivianos motorizados” porque la redacción presente da a entender que el reglamento no es aplicable a los motorizados, pero sí sería aplicable a los no motorizados, ya que no se excluyen explícitamente. La Reunión concuerda en revisar el requisito para que mencione “vehículos ultralivianos” en general.

3.1.4 Sobre el Capítulo B – Reglas de operación:

3.1.4.1 Se analiza el Párrafo 91.105 (b) en cuanto a la redacción para referirse a las aeronaves matriculadas en el propio Estado. Se entiende que no compete llamarlo a este el Estado del explotador, pues para la aviación general el Estado responsable de la operación y la aeronavegabilidad es el Estado de matrícula. Se concuerda en que el texto que dice “aeronaves de matrícula del Estado del explotador” se lo

corrija como “aeronaves nacionales”, a la vez que queda en consonancia con la redacción el Párrafo 91.105 (a).

3.1.5 Sobre el Capítulo D – Mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar de aterrizaje:

3.1.5.1 Se corrige el Párrafo 91.540 (g) para que haga referencia a la AAC del Estado de matrícula. Este párrafo refería equivocadamente a la AAC del Estado del explotador, debido a un error de traducción al español del Anexo 6, Parte II, en 2.2.2.2.1.3 (que a la fecha de esta reunión aún persiste).

3.1.6 Sobre el Capítulo F – Instrumentos y equipos de las aeronaves:

3.1.6.1 Llama la atención de la Reunión el Párrafo 91.820 (d) sobre el requisito de iluminación de un dispositivo de flotación equivalente a un chaleco salvavidas, para operaciones sobre el mar (*offshore*) u otras operaciones sobre el agua de helicópteros. Se analiza un reglamento de referencia, CAT.IDE.H.290 – Life-jackets, de EASA y sus medios aceptables de cumplimiento y material guía, conviniendo que el almohadón de un asiento no se consideraría como un dispositivo de flotación equivalente.

3.1.6.2 Sobre este mismo párrafo nuevamente se detecta una referencia equivocada al Estado responsable de determinar la distancia desde tierra a partir de cual un vuelo de helicópteros se considera sobre el agua. Se corrige la redacción conforme al nuevo ítem 2.4.4.4.1 del Anexo 6, Parte II.

3.1.7 Sobre el Capítulo L – Operaciones de aeronaves extranjeras y nacionales que operan en el exterior y reglas que gobiernan a las personas a bordo de dichas aeronaves:

3.1.7.1 En este capítulo se debate sobre la Sección 91.1615 – Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos por parte de un explotador extranjero, en su totalidad, teniendo en cuenta que, al tratarse de un explotador de la aviación general, el Estado responsable de dicha aeronave es el Estado de matrícula.

3.1.7.2 Si bien estos requisitos no provienen del Anexo 6, Parte II, se consideran apropiado mantenerlos, pero se adecúa su redacción para que quede claro que el Estado responsable siempre es el Estado de matrícula, así se trate de una aeronave extranjera o nacional.

3.1.8 Sobre el Apéndice B – Lista de equipo mínimo:

3.1.8.1 En el mismo orden de revisión se detecta en varios párrafos referencias erróneas al Estado del explotador que se corrigen para que mencionen al Estado de matrícula.

3.1.9 Sobre el Apéndice C – Luces que deben ostentar las aeronaves:

3.1.9.1 En este apéndice se corrigen otras ocurrencias del término “avión” que debe ser sustituido por “aeronave”. Las ocurrencias que no han sido corregidas en la SL 2026/24 – Adopción de la Enmienda 43 del Anexo 6, Parte II, se deben a errores en la traducción al español de la versión en inglés.

3.1.10 Otros temas:

3.1.10.1 La Reunión toma conciencia de que muchas de las revisiones efectuadas tienen que ver con referencias no realizadas apropiadamente al Estado de matrícula y que las referencias al Estado del explotador no corresponden en el caso de la aviación general. También se plantea si no podría utilizarse solamente el término “AAC” para referirse a la “AAC del Estado de matrícula” en el ámbito de la aviación general (o sea, en el LAR 91) de la misma manera que se utiliza solamente el término “AAC” para referirse a la “AAC del Estado del explotador” en el ámbito de la aviación comercial (o sea, en los LAR 121 y 135). Se concluye que es necesario plantear una revisión más profunda para la próxima RPEO.

3.1.10.2 Este análisis general lleva a la Reunión a analizar otros elementos, como la redacción de la aplicación del LAR 91, en el sentido de que no deja claro si los requisitos de los Capítulos D al M de la Parte I son aplicables solo a las aeronaves nacionales o también a las extrajeras que operen en el territorio nacional. Se excluye de la discusión la aplicabilidad de los Capítulos A al C, pues es clara su aplicación a todas las aeronaves (nacionales y extranjeras) ya que contienen las reglas del aire del Anexo 2.

3.1.11 En resumen, los requisitos que según el Asunto 3 fueron analizados, son los que se muestran en el cuadro a continuación:

Cuadro de NE/02	
LAR 91 – Reglas de vuelo y operación general	
Parte I: Aeronaves	
Sección	**Capítulo A: Generalidades**
91.001	Definiciones, abreviaturas y símbolos
91.005	Aplicación
Sección	**Capítulo B: Reglas de vuelo**
91.105	Aplicación
91.120	Responsabilidad del piloto al mando
91.355	Reglas aplicables a los vuelos IFR efectuados fuera del espacio aéreo controlado
91.365	Verificación del equipo VOR para operaciones IFR
Sección	**Capítulo D: Operaciones de vuelo**
91.510	Instrucciones para las operaciones
91.540	Mínimos de utilización de aeródromo, helipuerto o lugar de aterrizaje
91.560	Aleccionamiento de la tripulación
91.565	Aleccionamiento a los pasajeros
91.570	Miembros de la tripulación de vuelo en sus puestos de servicio
91.575	Condiciones meteorológicas
91.605	Helipuertos de alternativa
91.637	Gestión del combustible en vuelo

91.640	Reabastecimiento de combustible con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando (o mientras giren los rotores en un helicóptero)
91.650	Equipaje de mano
91.672	Aproximaciones por instrumentos
91.680	Transporte de carga
Sección	**Capítulo E: Limitaciones en la performance**
91.705	~~Aviones~~Aeronaves
91.710	~~Helicópteros~~Reservado
Sección	**Capítulo F: Instrumentos y equipos de las aeronaves**
91.810	Requisitos de equipos e instrumentos para la operación
91.815	Requisitos para todos los vuelos
91.820	Equipos para las aeronaves que vuelen sobre el agua
91.840	Equipo para las aeronaves que vuelan a grandes altitudes
91.860	Registradores de vuelo
91.875	Registradores de enlace de datos
91.880	Aeronaves equipadas con sistemas de aterrizaje automático, visualizador de “cabeza alta” (HUD) o visualizadores equivalentes, sistemas de visión mejorada (EVS), sistemas de visión sintética (SVS) o sistemas de visión combinados (CVS).
91.885	Maletines de vuelo electrónicos (EFB)
91.890	Equipo para la vigilancia dependiente automática – Radiodifusión (ADS-B) y uso
Sección	**Capítulo G: Equipos de comunicaciones, de navegación y de vigilancia de a bordo**
91.1005	Equipos de comunicación
91.1010	Equipos de navegación
91.1013	Equipo de vigilancia
Sección	**Capítulo L: Operaciones de aeronaves extranjeras y nacionales que operan en el exterior y reglas que gobiernan a las personas a bordo de dichas aeronaves**

91.1610	Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos en Estados extranjeros
91.1615	Cumplimiento de leyes, reglamentos y procedimientos por parte de un explotador extranjero
	Apéndice A – Mínimas VMC de visibilidad y distancia de nubes
	Apéndice C – Luces que deben ostentar las aeronaves
	Apéndice D – Transporte y uso de oxígeno
	Apéndice L – Registradores de vuelo
Parte II: Aviones grandes y turborreactores	
Sección	**Capítulo A: Generalidades**
91.1820	Protección de los datos, información de seguridad operacional y fuentes conexas (Aplicable hasta el 22 de noviembre de 2028)
91.1820	Protección de las grabaciones y las transcripciones (Aplicable a partir del 23 de noviembre de 2028)
	Apéndice B – Lista de equipo mínimo

3.1.12 Finalizado el intercambio de opiniones, la reunión convino en adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RPEO/21-05 ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE ENMIENDA A LOS CAPÍTULOS A, B, D, E, F, G y L y A LOS APÉNDICES A, C, D y L DEL LAR 91, PARTE I, y AL CAPÍTULO A y AL APÉNDICE B DEL LAR 91, PARTE II

a) Aceptar e incorporar la propuesta de modificación del LAR 91 con relación a los requisitos detallados en el Cuadro de NE/02 y conforme se indica en el enlace https://srvsop.aero/propuestas_enmienda/rpeo-21-propuesta-de-enmienda-del-lar-91/; y

b) solicitar al Sr. Coordinador General del SRVOP, circular las enmiendas para aceptación de los Estados previa aprobación de la Junta General.

Asunto 4. Oportunidades de mejora al LAR RPAS

3.1 Bajo este asunto se revisó y evaluó la propuesta para la Enmienda 1 del LAR RPAS, relacionada con el desarrollo del Apéndice D sobre la operación en espacio aéreo RVSM y otras correcciones editoriales.

3.1.1 Siguiendo con los temas de la agenda, la reunión analizó la NE/03, que fue tratada anteriormente en las teleconferencias previas a la RPEO/21.

3.1.2 Se mencionan a continuación las sugerencias discutidas durante el análisis de algunos requisitos de la NE/03. Para aquellos requisitos que conforme a la NE/03 no hubo comentarios y fueron aceptados por los expertos del panel sin observaciones, debe remitirse a la misma para encontrar el debido sustento de la propuesta.

3.1.3 La Reunión toma conocimiento de la SL 2026/32 – Adopción de la Enmienda 1 del Anexo 6, Parte IV, donde se menciona el aplazamiento de la fecha de aplicación de la primera edición del Anexo 6, Parte IV, del 26 de noviembre de 2026 al 21 de noviembre de 2030.

3.1.4 Al respecto, se hace notar que el aplazamiento de la fecha de aplicación del Anexo 6, Parte IV, no afecta a las fechas de aplicación de las disposiciones existentes relacionadas con RPAS en los Anexos 1 y 8 y otros Anexos.

3.1.5 De acuerdo con el Anexo 2, apéndice 4, 2.3, "[l]os pilotos/las pilotas a distancia obtendrán sus licencias, o se les validarán sus licencias, de conformidad con las disposiciones del Anexo 1". Además, el Anexo 2, apéndice 4, 2.2, prevé que "... para operar un RPAS certificado de acuerdo con el Anexo 8, el explotador dispondrá de un certificado de explotador de RPAS expedido de conformidad con las disposiciones del Anexo 6, Parte IV".

3.1.6 Por último, si las restantes disposiciones para RPAS no están disponibles a tiempo para la fecha de aplicación del 21 de noviembre de 2030, la OACI considerará medidas apropiadas para que el Anexo 6, Parte IV, se implemente de manera uniforme, lo que podría incluir un nuevo aplazamiento de su fecha de aplicación, si fuera necesario.

3.1.7 En resumen, los requisitos que según el Asunto 4 fueron analizados, son los que se muestran en el cuadro a continuación:

Cuadro de NE/03	
LAR RPAS – Requisitos de certificación y operación: Operaciones de sistemas de aeronave pilotadas a distancia	
Sección	**Capítulo A: Generalidades**
RPAS.001	Definiciones, abreviaturas y símbolos
Sección	**Capítulo B: Operaciones de vuelo**
RPAS.115	Certificaciones
RPAS.205	Designación del piloto al mando a distancia

RPAS.220	Obligaciones del piloto al mando
RPAS.270	Gestión del combustible en vuelo
Sección	**Capítulo C: Limitaciones de utilización de la performance de RPAS**
RPAS.405	Generalidades
RPAS.440	Requisitos adicionales para operaciones de helicópteros pilotados a distancia en Clase de performance 3 sobre zonas densamente pobladas
Sección	**Capítulo E: Equipo de comunicaciones, navegación y vigilancia de RPAS**
RPAS.615	Equipamiento de navegación del RPAS
RPAS.630	Gestión de datos electrónicos de navegación
Sección	**Capítulo N: Gestión de la fatiga**
RPAS.1505	Cumplimiento de los requisitos
	Apéndice D – Operación en espacio aéreo con separación vertical mínima reducida (RVSM) – Aeronaves pilotadas a distancia (RPAs)

3.1.8 Finalizado el intercambio de opiniones, la reunión convino en adoptar la siguiente conclusión:

CONCLUSIÓN RPEO/21-06 ACEPTACIÓN DE LAS PROPUESTAS A LOS CAPÍTULOS A, B, C, E y N y AL APÉNDICE D DEL LAR RPAS

a) Aceptar e incorporar la propuesta de modificación del LAR RPAS con relación a los requisitos detallados en el Cuadro de NE/03 y conforme se indica en el enlace https://srvsop.aero/propuestas_enmienda/rpeo-21-propuesta-de-enmienda-del-lar-rpas/; y

b) solicitar al Sr. Coordinador General del SRVOP, circular las enmiendas para aceptación de los Estados previa aprobación de la Junta General.

Asunto 5. Otros asuntos

5.1 Bajo este asunto se trataron temas relacionados con las aeronaves de despegue y aterrizaje vertical, los servicios de escala, el ROAAS, la interferencia en los RAs otros conversatorios de interés

5.1.1 Siguiendo con los temas de la agenda, se presentó la NI/04 sobre el desafío regulatorio que imponen las nuevas tecnologías de movilidad aérea avanzada (AAM). Se concientizó al panel sobre la necesidad de comenzar a evaluar los reglamentos de referencia para la incorporación de los correspondientes en el Conjunto LAR OPS, teniendo en consideración que las aeronaves con capacidad de despegue y aterrizaje vertical pueden ser tratadas por los expertos presentes, aunque con el apoyo de otros especialistas en nuevas tecnologías. Se acuerda en comenzar a evaluar tales reglamentos para visualizar la estrategia de implementación en el SRVSOP.

5.1.2 Se continúo con la NI/05 en la que se expuso el nuevo requisito del Anexo 14 (primera fase de la implantación) que dispone sobre las nuevas responsabilidades de los Estados en cuanto evaluar periódicamente el impacto de las operaciones de los servicios de escala en la seguridad operacional de la aviación. Se aclara que las disposiciones no exigen la certificación de los servicios de escala y que la forma de realizar dicha supervisión puede ejecutarse de manera directa por la Autoridad, a través del explotador de servicios aéreos, a través del explotador del aeródromo o mediante combinación de las anteriores. En este punto la Reunión debate sobre los procesos ya instaurados en algunos de los Estados del SRVSOP y cual podría ser el mejor método para una implementación armonizada, teniendo en cuenta que los proveedores de servicios de escala pueden tener organizaciones con dimensiones y alcances muy diferentes. Se concuerda en que es necesario que las áreas de OPS, AGA y AvSec trabajen de manera colaborativa para una solución regional.

5.1.3 Prosiguió la exposición de Boeing sobre el sistema ROAAS, que es el Overun Warning (ORW) para el fabricante. Se comunicó a la Reunión que habida cuenta de un error de traducción al español del Anexo 6, Parte I, que ya fue corregido en el LAR 121 durante la RPEO/19 del año anterior y en el Anexo 6 por la OACI este año, todos los Estados del SRVSOP aún lo mantienen en sus reglamentos nacionales. Se instó a la Reunión a comunicar a sus Estados a tomar acción. En el mismo sentido, el SRVSOP se propone apoyar con una carta a los Estados que promueva la revisión de los reglamentos estatales para su adecuación.

5.1.4 Finalmente, se realizó una presentación sobre la interferencia 5G en los radioaltímetros (RAs). Se expuso el conocido problema de que los RAs son sensibles a la proximidad de la banda de transmisión del 5G y sus altas potencias, situación que no existía cuando estos fueron inicialmente instalados en las aeronaves y que se desencadenó con la telefonía celular. Se está trabajando en nuevos estándares mínimos de performance operacional (MOPS) para los RAs que establecen filtros más precisos para la señal de retorno de manera que la interferencia 5G pueda ser eliminada. Se prevé que, para el 30 de octubre del 2030, el 14 CFR Part 129 exija a todos los explotadores extranjeros que tenga incorporado este MOPS. Se manifiesta que desde el punto de vista de la aeronavegabilidad esta sea una modificación menor.

5.1.5 Aprovechando la presencia de los expertos, se socializan todas las revisiones del manual del inspector (MIO) y circulares de asesoramiento (CAs) que se han puesto a disposición de los Estados desde el 2025 a la fecha, notando la gran cantidad de material guía disponible y explicando los principales cambios en cada capítulo del MIO o CA. Se hace notar que todo el material guía cuenta con ayudas de trabajo y listas de verificación actualizadas y que es necesario que sea probado por las AACs para determinar su idoneidad.

5.1.6 Sobre el Sistema de notificación de armonización y adopción de los LAR, Secretaría agradece el trabajo realizado por los Estados destacando que el porcentaje de armonización del Conjunto LAR OPS ha logrado un resultado histórico de 81%, gracias a ello. No obstante, se insta a mantener este esfuerzo de notificación como medida principal del estado de la armonización y del resultado del trabajo del SRVSOP.

5.1.7 Para finalizar, se pone en consulta de los expertos una situación muy recurrente en los explotadores de la Región y que es objeto de consulta al Comité Técnico por parte de las AACs. Se trata de que los explotadores capacitan a sus tripulaciones de vuelo para obtener su habilitación de tipo (es decir, cumplen la instrucción en simulador y la verificación de la competencia) pero luego se demoran en cumplir con el segmento de calificación correspondiente a la experiencia operacional y el tiempo de vuelo en línea para la consolidación de conocimientos ya habilidades, que tiene un plazo de 120 hasta 150 días para ser efectuado, desde la verificación de la competencia (de acuerdo con la Sección 121.1725). Las razones por las que esto ocurre pueden ser varias, pero las más comunes son:

a) que el tripulante de vuelo no logra los resultados esperados y requiere más tiempo de vuelo;

b) que se capacita a los tripulantes de vuelo y se los deja a la espera de la llegada de la aeronave; o

c) que se capacita al copiloto con la instrucción de promoción y se lo deja a la espera de las necesidades del explotador para utilizarlo como piloto al mando.

5.1.7.1 Al respecto, se aclara lo que se estipula en el MIO, Parte II, Volumen II, Capítulo 3 – Programas de instrucción y calificación de los miembros de la tripulación de vuelo (Parte 2), para una implementación armonizada de la Sección 121.1725:

Nota. – La sección 121.1725 no permite extensiones adicionales. Por lo tanto, si un piloto no completa las 100 horas requeridas dentro del período de 150 días, el piloto no puede prestar servicios en operaciones según el LAR 121 hasta que complete otra verificación de la competencia de acuerdo a la Sección 121.1760. Al finalizar esta verificación de la competencia, comienza otro período de 120 días para que el piloto complete las 100 horas de consolidación requeridas. No se otorga crédito por las horas completadas en el primer período de 150 días antes de la verificación de la competencia posterior.

5.1.7.2 Si bien se debaten varios escenarios, se concuerda en que una nueva verificación de la competencia, que puede estar precedida o no de instrucción adicional, es la desencadenante de un nuevo período de 120 a 150 días y que no se otorgará crédito por las horas voladas en el período anterior.
