



**SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE
LA SEGURIDAD OPERACIONAL**

**VIGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD
DEL SRVSOP (RPEA/23)**

INFORME FINAL

(5 al 9 de octubre 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.

i. ÍNDICE

	PÁGINA
I. ÍNDICE	I-1
II. RESEÑA DE LA REUNIÓN	II-1
II - 1. LUGAR Y FECHAS	II-1
II - 2. PARTICIPACIÓN	II-1
II - 3. APERTURA	II-1
II - 4. ORGANIZACIÓN	II-1
II - 5. AGENDA	II-2
III. LISTA DE PARTICIPANTES	III-1
BOLIVIA	III-1
BRASIL	III-1
CHILE	III-1
CUBA	III-1
PANAMÁ	III-1
PARAGUAY	III-1
PERÚ	III-1
URUGUAY	III-1
VENEZUELA	III-1
COMITÉ TÉCNICO	III-1
IV. RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES	VI-1
1. INFORME SOBRE EL ASUNTO 1. OPORTUNIDADES DE MEJORA AL LAR 91, 121 Y 135	1-1
ADJUNTO A DEL INFORME SOBRE EL ASUNTO 1	ADJ. A-1-1
ADJUNTO B DEL INFORME SOBRE EL ASUNTO 1	ADJ. B-1-1
2. INFORME SOBRE EL ASUNTO 2. DESARROLLO DEL CAPÍTULO APLICABLE AL CONTROL Y REQUISITOS DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LOS UAS CATEGORÍA ESPECÍFICA	2-1
ADJUNTO A DEL INFORME SOBRE EL ASUNTO 2	ADJ. A-2-1
ADJUNTO B DEL INFORME SOBRE EL ASUNTO 2	ADJ. B-2-1
3. INFORME SOBRE EL ASUNTO 3. OPORTUNIDAD DE MEJORA DEL LAR CAMO ..	3-1
ADJUNTO A DEL INFORME SOBRE EL ASUNTO 3	ADJ. A-3-1
ADJUNTO B DEL INFORME SOBRE EL ASUNTO 3	ADJ. B-3-1

4.	INFORME SOBRE EL ASUNTO 4. OTROS ASUNTOS	4-1
	ROAAS COMO MEJORA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL	ADJ. A-4-1
	SITUACIÓN DEL DESPLIEGUE DE 5G EN LOS ESTADOS UNIDOS HACIA 2030	
		ADJ. B-4-1
	IMPLICANCIAS DE LA PARTE 22 DE LA FAA PARA EL RÉGIMEN DE AERONAVES DEPORTIVAS LIVIANAS DEL LAR 21	ADJ. C-4-1
	AVANCES EN LA ESTRATEGIA DE ARMONIZACIÓN Y/O ADOPCIÓN DEL CONJUNTO LAR AIR	ADJ. D-4-1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Vigésima Tercera Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (RPEA/23) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), se realizó en la Av. Víctor Andrés Belaunde 147, Edificio Real 4, Sala del piso 3, San Isidro, en Lima, Perú, del 5 al 9 de octubre de 2026.

ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la reunión participaron de forma presencial diez (10) miembros del Panel de expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a 07 Estados miembros del SRVSOP y de forma remota nueve (09) expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a 6 Estados, así como un observador de la industria (Boeing) más el Comité Técnico del SRVSOP. La lista de participantes aparece en la Página [iii-1](#).

ii - 3. APERTURA

El Sr. Jorge Barrios, experto en aeronavegabilidad del Comité Técnico del SRVSOP, quien tuvo la responsabilidad de dar la bienvenida a los participantes e inició la reunión exponiendo el contenido de la agenda resumiendo el contenido, declarando inaugurada la reunión.

ii - 4. ORGANIZACIÓN

El señor José Manuel Romero Gutiérrez fue elegido presidente de la reunión. El señor Jorge Barrios, especialista en aeronavegabilidad del comité técnico del SRVSOP actuó como secretaria.

La reunión se desarrolló en idioma español.

El horario de trabajo aprobado fue:

Lunes 5 de octubre de 2026

08:30 a 09:00	Apertura de la reunión/ discusión de asuntos
09:00 a 09:15	Explicación del desarrollo de la reunión
09:15 a 09:30	Aprobación de la agenda
09:30 a 10:30	Nota de estudio 1 – Oportunidades de mejora al LAR 91, 121 y 135
10:30 a 10:45	Pausa de café
10:45 a 12:30	Nota de estudio 1 – Oportunidades de mejora al LAR 91, 121 y 135 (cont.)
12:30 a 13:30	Pausa del Almuerzo
13:30 a 14:30	Nota de estudio 1 – Oportunidades de mejora al LAR 91, 121 y 135 (cont.)
14:30 a 14:45	Pausa para café
14:45 a 16:00	Nota de estudio 1 – Oportunidades de mejora al LAR 91, 121 y 135 (cont.)

Martes 6 de octubre de 2026

09:00 a 10:30	Nota de estudio 1 – Oportunidades de mejora al LAR 91, 121 y 135 (cont.)
10:30 a 10:45	Pausa de café

10:45 a 12:30	Nota de estudio 2 – Desarrollo del Capítulo aplicable al Control y requisitos del mantenimiento de la aeronavegabilidad de los UAS categoría específica (cont.)
12:30 a 13:30	Pausa del Almuerzo
13:30 a 14:30	Nota de estudio 2 – Desarrollo del Capítulo aplicable al Control y requisitos del mantenimiento de la aeronavegabilidad de los UAS categoría específica (cont.)
14:30 a 14:45	Pausa para café
14:45 a 16:00	Nota de estudio 3 – Oportunidad de mejora del LAR CAMO

Miércoles 7 de octubre de 2026

09:00 a 10:30	Nota de estudio 3 – Oportunidad de mejora del LAR CAMO (cont.)
10:30 a 10:45	Pausa de café
10:45 a 12:30	Nota de estudio 3 – Oportunidad de mejora del LAR CAMO (cont.)
12:30 a 13:30	Pausa del Almuerzo
13:30 a 14:30	Nota de estudio 4 – Otros Asuntos - Nota informativa 4: ROOAS como mejora de la seguridad operacional
14:30 a 14:45	Pausa para café
14:45 a 16:00	Nota de estudio 4 – Otros Asuntos - Nota informativa 5: Situación del despliegue de 5G en los Estados Unidos hacia 2030

Jueves 8 de octubre de 2026

09:00 a 10:30	Nota de estudio 4 – Otros Asuntos - Nota informativa 6: Implicancias de la Parte 22 de la FAA para el régimen de aeronaves deportivas livianas del LAR 21
10:30 a 10:45	Pausa de café
10:45 a 12:30	Nota de estudio 4 – Otros Asuntos: Avances en la estrategia de armonización y/o adopción del conjunto LAR AIR

Viernes 9 de octubre de 2026

09:00 a 10:30	Revisión del informe
10:30 a 10:45	Pausa de café
10:45 a 12:15	Revisión del informe
12:15 a 13:15	Clausura de reunión

ii - 5. AGENDA

La Reunión aprobó la agenda que se indica. Adicionalmente el Comité Técnico solicitó se incluya una nota informativa más referente a las implicancias de la Parte 22 de la FAA para el régimen de aeronaves deportivas livianas del LAR 21, lo cual fue aprobado por los participantes a la reunión. A continuación, el detalle de los asuntos:

Asunto 1. Oportunidades de mejora al LAR 91, 121 y 135

- a) Revisión del Capítulo correspondiente al Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de los reglamentos LAR 91, 121 y 135.

Asunto 2. Desarrollo de los Capítulos aplicables a los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) en la categoría específica

- a) Propuesta de requisitos aplicables a los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) civiles y clasifica sus operaciones en las categorías abierta, específica y certificada, a fin de establecer un marco reglamentario aplicable a aeronavegabilidad apropiado para estas aeronaves.
 - 1) Revisión del Capítulo A: Generalidades (OPS/AIR).
 - 2) Revisión del Capítulo B: Operaciones de UAS en la categoría específica (AIR).
 - 3) Revisión del Capítulo C: Certificación y aeronavegabilidad de UAS de categoría certificada (AIR).
 - 4) Revisión del Capítulo D: Registro, inscripción y marcas (AIR).
 - 5) Revisión del Capítulo E: Mantenimiento de la aeronavegabilidad de UAS (AIR).

Asunto 3. Desarrollo del reglamento CAMO

- a) Revisión final del reglamento aplicable la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO).
- b) La propuesta del reglamento contiene los siguientes puntos:
 - 1) privilegios;
 - 2) lista de atribuciones;
 - 3) objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (Componente 1 del SMS);
 - 4) requisitos de personal;
 - 5) instalaciones;
 - 6) conservación de los registros;
 - 7) contratación y subcontratación;
 - 8) sistema de calidad;
 - 9) manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME);
 - 10) Apéndice 1 - Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)
 - 11) Apéndice 2 - Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)

Asunto 4. Otros asuntos

- a) **ROAAS como mejora de la seguridad operacional:** Esta nota informa, a partir de la presentación de Boeing, sobre el funcionamiento del sistema de alerta de sobrepaso de pista (ORW) y su contribución a la prevención de excursiones de pista, mediante alertas durante la aproximación y la carrera de aterrizaje. Expone su integración con los procedimientos y la instrucción de las tripulaciones, así como las opciones de

incorporación en aeronaves nuevas y en servicio. Asimismo, describe las diferencias técnicas de instalación en los modelos 737 NG y 737 MAX y los aspectos de configuración, certificación y planificación que deben considerar las AAC y los explotadores para evaluar su implementación.

- b) **Situación del despliegue de 5G en los Estados Unidos hacia 2030:** Esta nota informa, a partir de la presentación de Boeing, sobre los nuevos requisitos de tolerancia a interferencias de los radio altímetros y los plazos de cumplimiento aplicables a las aeronaves que operen en el espacio aéreo estadounidense, incluidos los explotadores extranjeros. Expone la necesidad de adecuación de los equipos, el desarrollo de nuevas normas mínimas de performance y las implicancias técnicas, operacionales y económicas para los explotadores de la región. Asimismo, identifica aspectos de certificación, mantenimiento y planificación de la transición que requieren seguimiento y coordinación con las AAC y los fabricantes.
- c) **Implicancias de la Parte 22 de la FAA para el régimen de aeronaves deportivas livianas del LAR 21:** Esta nota informa sobre las diferencias entre el nuevo régimen estadounidense y las disposiciones LSA del LAR 21, particularmente en elegibilidad, prestaciones y configuraciones admisibles. Identifica los requisitos regionales que correspondería revisar en materia de certificación, normas consensuadas, demostración de cumplimiento, importación y mantenimiento de la aeronavegabilidad. Asimismo, plantea una evaluación coordinada entre AIR, OPS y PEL, con participación de los Estados, para determinar la conveniencia de una eventual enmienda y sus condiciones de transición, precisando que la certificación de la FAA no supone aceptación automática conforme al régimen regional.
- d) **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.

iii. LISTA DE PARTICIPANTES**BOLIVIA**

Elder Antonio Ninahuanca Terán
Inspector de Aeronavegabilidad – DGAC
eaninahuanca@dgac.gob.bo

BRASIL

Eduardo de Castro Martins de Moraes
Coordinador de Procesos Regulatorios – ANAC
eduardo.morais@anac.gov.br

CHILE

Enrique Alfonso Gatica Acuña – DGAC
Analista normativa aeronáutica
enrique.gatica@dgac.gob.cl

CUBA

José López Vázquez
Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad – IACC
Jose.lopez@iacc.avianet.cu

PARAGUAY

Giuliano Laguardia Acosta
Inspector de Aeronavegabilidad – DINAC
gandres@dinac.gov.py

Pablo Roque Marín Sanchez
Inspector de Aeronavegabilidad – DINAC
prmarin@dinac.gov.py

Christian Javier Valdez Arrua
Inspector de Aeronavegabilidad - DINAC
cvaldeza@dinac.gov.py

PERÚ

Luis Miguel Osorio Horna
Inspector de Aeronavegabilidad – DGAC
losorio@mtc.gob.pe

Lucio Chicoma Fernández - DGAC
Inspector de Aeronavegabilidad
lchicoma@mtc.gob.pe

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

José Manuel Romero Gutiérrez
Inspector de Aeronavegabilidad – INAC
jose.romero@inac.gob.ve

BOEING

Alvimar de Lucena Costa Junior
Especialista en asuntos regulatorios para América Latina y el Caribe
alvimar.lucena@boeing.com

COMITÉ TÉCNICO

Jorge Barrios
Experto en Aeronavegabilidad – SRVSOP
jbarrios@icao.int

José Peña
Experto en Aeronavegabilidad - SRVSOP
jpena@icao.int

LISTA DE PARTICIPANTES DE FORMA VIRTUAL**BRASIL**

Cesar Silva Fernandes Junior
Gerente de proyecto de certificación – ANAC
cesar.silva@anac.gov.br

Reinaldo Giusti Egas
Asesor técnico especializado – Gerencia Técnica de Normas de la Aviación General – ANAC
reinaldo.egas@anac.gov.br

CUBA

Niurka Monserrat Proveyer.
Inspector de Aeronavegabilidad – IACC
niurka.montserrat@iacc.avianet.cu

Antonio Lahera Sam.
Subdirector de Aeronavegabilidad – IACC
antonio.lahera@iacc.avianet.cu

CHILE

Alejandro Doren
Inspector de Aeronavegabilidad – DGAC
alejandro.doren@dgac.gob.cl

PANAMÁ

Ana Teresa Castro – AAC
Jefa de Aeronavegabilidad
teresa.castro@aeronautica.gob.pa

PERÚ

Manuel Augusto Garces Ghilardi
Coordinador técnico de certificaciones – DGAC
mgarces@mtc.gob.pe

Andrés Julio Villaverde Villaverde
Inspector de Aeronavegabilidad – DGAC
avillaverde@mtc.gob.pe

URUGUAY

Triana Carreira Baggio
Directora de seguridad operacional – DINACIA
 [triana.carreira@dinacia.gub.uy](mailto: triana.carreira@dinacia.gub.uy)

iv. RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES

Nº	Título	Página
RPEA/23-01	ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 18, SEGUNDA EDICIÓN, CAPÍTULO H DEL REGLAMENTO LAR 91	1-4
RPEA/23-02	ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 17, SEGUNDA EDICIÓN, CAPÍTULO I DEL REGLAMENTO LAR 121	1-5
RPEA/23-03	ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 16, SEGUNDA EDICIÓN, CAPÍTULO J DEL REGLAMENTO LAR 135	1-5
RPEA/23-04	ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 1, PRIMERA EDICIÓN, DEL REGLAMENTO LAR CAMO	2-3

1. Informe sobre el Asunto 1. Oportunidades de mejora del LAR 91, 121 y 135

1.1 En primer término, bajo el Asunto 1 se presentó la Nota de Estudio NE/01, presentada por el experto en aeronavegabilidad de Brasil en cumplimiento de la Tarea RPEA/23-01. La nota examinó oportunidades de mejora de los Capítulos A y de los requisitos sobre gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de los LAR 91, 121 y 135. Su análisis comprendió la incorporación del término “rotor”, la articulación con el LAR CAMO, los aspectos de mantenimiento de los maletines de vuelo electrónicos (EFB) y la corrección de discrepancias terminológicas y de redacción.

1.2 A partir de este análisis, durante las sesiones del 5 y 6 de octubre de 2026 los expertos efectuaron una revisión presencial de las disposiciones propuestas, con intervenciones adicionales de los participantes conectados a distancia. El examen no se limitó a confirmar el texto de la NE/01: se contrastaron las justificaciones con el alcance de cada reglamento, se consultaron las disposiciones pertinentes de los Anexos y se reformularon los puntos que podían generar dudas de aplicación. Los resultados de ese trabajo se registraron en la matriz de revisión, diferenciando los cambios aceptados, los textos conservados y las propuestas cuya incorporación se difirió.

1.3 En cuanto a las definiciones, la NE/01 propuso mencionar expresamente al rotor en las definiciones de componente de aeronave y modificación, tomando como fundamento las actualizaciones del Anexo 6 examinadas en la nota. Durante el debate, varios expertos observaron que el rotor ya se encuentra comprendido entre las partes de la aeronave y cuestionaron si su enumeración aportaba claridad o podía generar una interpretación distinta de la definición vigente. También se señaló que, a diferencia de una aeronave, un motor o una hélice, la mención del rotor no debía interpretarse como la exigencia de un certificado de tipo independiente.

1.4 Ante estas observaciones, la discusión se enfocó en precisar la relación entre la terminología de los Anexos, la estructura de las definiciones LAR y la aplicabilidad de cada reglamento. El Comité Técnico aclaró la pertinencia de la referencia al rotor en los LAR 91 y 135, que comprenden helicópteros, diferenciándola del ámbito del LAR 121, referido a aviones. Asimismo, se explicó que el objetivo de la incorporación era hacer explícito su tratamiento dentro del mantenimiento de la aeronavegabilidad, sin alterar las reglas de certificación del diseño ni atribuirle una condición de producto certificado independiente.

1.5 Asimismo, la reunión considero que la inclusión del término “rotor” evitaría la posibilidad de diferencias con el Anexo 6 Parte II y Parte III por parte de los Estados del SRVSOP.

1.6 Luego de este intercambio, el experto de Perú manifestó que no se oponía a la incorporación, siempre que la redacción aclarara el requisito y evitara inconsistencias entre reglamentos. Con esa precisión, la Reunión aceptó por consenso el cambio debatido y su aplicación a los LAR 91 y 135. De este modo, el fundamento de la NE/01 fue corroborado mediante el examen de su alcance y de las objeciones planteadas, y no solamente por la reproducción de la terminología propuesta.

1.7 Como resultado adicional de este debate, se planteó evaluar en un trabajo posterior la concentración de las definiciones comunes en un reglamento general, tal como al inicio del desarrollo de los reglamentos LAR fue desarrollado. La propuesta respondió a las divergencias que pueden surgir cuando un mismo término se enmienda de manera independiente en varios LAR. El relator destacó la utilidad de disponer de una fuente única de definiciones y reconoció que su desarrollo excedía el alcance de esta revisión. Por consiguiente, se identificó como una materia para evaluación futura, sin incorporarla como cambio estructural dentro de la NE/01.

1.8 Seguidamente, se examinó la propuesta sobre EFB. La nota había identificado que los programas de mantenimiento y el contenido mínimo de los MCM no expresaban de manera suficiente los aspectos de mantenimiento del equipo y de su soporte físico de instalación conexo. En la revisión presencial se corroboró la conveniencia de incluirlos, cuando correspondiera, en las secciones 91.1110, 121.1115 y 135.1415. A propuesta del experto de Cuba, se dispuso presentar el requisito de EFB en un numeral diferenciado, evitando integrarlo en la enumeración de requisitos especiales para operaciones de navegación

o aprobaciones específicas, puesto que no corresponde tratar al EFB como una especificación de navegación.

1.9 No obstante, la referencia inicialmente propuesta a la interacción del EFB con los sistemas de la aeronave requirió mayor análisis. El experto de Perú observó que la evaluación de esa interacción corresponde a la aprobación de la instalación y no constituye, por sí misma, una tarea que deba enumerarse en el programa de mantenimiento. Por su parte, el relator y otros expertos señalaron que determinados EFB tienen conexiones con sistemas de la aeronave y que sus elementos instalados pueden requerir mantenimiento. Estas intervenciones permitieron distinguir la evaluación de aeronavegabilidad de la instalación de las tareas necesarias para mantener el equipo y su soporte en condiciones apropiadas.

1.10 Una vez precisada esta distinción, la Reunión ajustó la propuesta para conservar en el requisito reglamentario los aspectos de mantenimiento del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexas, y desarrollar la explicación de su interacción con otros sistemas en los medios explicativos de la circular de asesoramiento pertinente. Este criterio se confirmó al revisar el contenido mínimo del MCM y se extendió a los Apéndices R del LAR 91, S del LAR 121 y N del LAR 135. El cambio permite establecer la obligación de mantenimiento aplicable sin trasladar al programa o al MCM la evaluación de aprobación de la instalación ni duplicar los procedimientos de utilización operacional del EFB.

1.11 De manera complementaria, al revisar la sección 91.1110, el experto de Brasil que atiende la reunión de forma remota identificó obligaciones incluidas dentro de la lista que debía describir el contenido mínimo del programa de mantenimiento. Su observación dio lugar a revisar la estructura completa del requisito, más allá del numeral propuesto para EFB. Se aceptó separar las obligaciones relativas a la base de elaboración del programa y a la distribución de sus enmiendas, con el ajuste correspondiente de los literales. La finalidad fue distinguir con claridad qué información debe contener el programa y qué actuaciones debe cumplir el explotador respecto de su elaboración y actualización.

1.12 Por otra parte, la NE/01 propuso reconocer en los LAR 121 y 135 la contratación de actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con una CAMO. Durante el examen presencial se debatieron dos enfoques: modificar el literal que exige al explotador disponer de un departamento de gestión, o mantener esa obligación e incorporar un literal específico sobre contratación. Se revisó también si era necesario mencionar a la CAMO en cada uno de los requisitos posteriores. La discusión se concentró en permitir la contratación dentro de las atribuciones aprobadas de la organización, sin que esa opción pudiera interpretarse como una liberación de las responsabilidades del explotador.

1.13 En el desarrollo de esta discusión, los expertos de Cuba y Chile señalaron que el contrato delimita las actividades encargadas a la CAMO y que una disposición general podía evitar la reiteración de menciones en todo el capítulo. El experto de Brasil advirtió, a su vez, que la redacción debía permitir comprender que podían contratarse determinadas actividades, sin exigir necesariamente la totalidad de la gestión. También se examinaron las referencias a la autoridad que certifica la CAMO y a su lista de atribuciones, procurando mantener la correspondencia con el LAR CAMO y evitar formulaciones que generaran dudas sobre el alcance de la contratación.

1.14 Tras considerar las alternativas, incluida una propuesta remitida por el experto de Chile para la continuación del debate, la delegación de Paraguay presentó una redacción que integró la contratación, las atribuciones de la CAMO y la aplicación de las obligaciones del capítulo. El relator consideró que esta alternativa establecía la relación necesaria entre los reglamentos operacionales y el LAR CAMO. La Reunión aceptó por consenso el nuevo literal (j) de las secciones 121.1125 y 135.1425, con el siguiente contenido: “El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades”.

1.15 En consecuencia, se mantuvo el literal que exige al explotador disponer de su departamento de gestión y se retiraron las menciones reiteradas a la CAMO propuestas en los demás literales de la sección y en el requisito sobre registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad. La Reunión consideró que el nuevo literal (j) ya extiende a las actividades contratadas las disposiciones pertinentes del capítulo. Se conservó, por tanto, la redacción original de esos requisitos, salvo las correcciones expresamente aceptadas. Este resultado preserva la responsabilidad del explotador y distingue la gestión contratada a una CAMO de la ejecución del mantenimiento por una OMA, dentro del alcance de aprobación que corresponda a cada organización.

1.16 Asimismo, al examinar el MCM, se corroboró la necesidad de mencionar al personal de la CAMO contratada, cuando correspondiera, entre sus destinatarios en las secciones 121.1130 y 135.1430. A diferencia de las reiteraciones retiradas de otros requisitos, esta mención se mantuvo porque identifica al personal que debe utilizar el manual del explotador como referencia para desarrollar las actividades contratadas. Se debatió la ubicación de la CAMO respecto de la OMA en la enumeración y se conservó la propuesta que vincula primero al personal de gestión del explotador y de la CAMO, seguido de los demás destinatarios. Durante el intercambio se revisaron las referencias al contenido del MCM del Anexo 6 y las orientaciones del doc. 9760, distinguiendo su finalidad de control de las tareas que ejecuta la OMA.

1.17 A continuación, una nueva intervención del experto de Brasil que participó de forma remota permitió identificar que el mismo párrafo del MCM reunía dos obligaciones diferentes: desarrollar y mantener actualizado el manual para sus destinatarios, y asegurar su contenido mínimo. La Reunión aceptó separarlas para facilitar su lectura y verificación. Este criterio se aplicó a las secciones 121.1130, 135.1430 y 91.1120, conservando las remisiones a sus respectivos apéndices. Se aclaró que la modificación del LAR 91 no comprendía la contratación de una CAMO, dado que el alcance del LAR CAMO considerado en esta revisión corresponde a los explotadores de los LAR 121 y 135.

1.18 En lo relativo a los informes sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos, se confirmó la necesidad de corregir “ACC” por “AAC” y sustituir “avión” por “aeronave” en las secciones 91.1140 y 135.1465. La sustitución del término asegura que el plazo de tres días calendarios comprenda también a los helicópteros incluidos en el ámbito del requisito, sin modificar el plazo ni el hecho que origina la notificación. Asimismo, la propuesta para la sección 135.1465 precisó la referencia a la AAC del Estado de matrícula entre los destinatarios, evitando que la redacción omita a la autoridad estatal cuando coincide con la del explotador.

1.19 Durante esta evaluación, el experto de Perú que atendía la reunión de forma remota planteó dar mayor relevancia, en la enumeración de destinatarios, a la organización responsable del diseño de tipo, por su intervención en la solución técnica de las fallas. El experto de Cuba indicó que el orden de enumeración no establece una prioridad de notificación y que los informes deben remitirse a todos los destinatarios aplicables. Luego del intercambio de opiniones, la Reunión mantuvo ese criterio: la disposición no exige informar primero a un destinatario y después a otro. La finalidad del requisito es asegurar la comunicación dentro del plazo reglamentario a las autoridades y a la organización de diseño que correspondan, sin introducir una secuencia que pueda demorar alguna de las notificaciones.

1.20 Adicionalmente, se confirmaron correcciones de redacción identificadas en la NE/01, entre ellas la eliminación de “control de mantenimiento” en la sección 91.1120 y la sustitución de “medias” por “medidas” en las secciones 121.1125(i) y 135.1425(i). En el último caso, se mantuvo la obligación de obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y aplicar las medidas resultantes. Estos ajustes corrigen errores del texto sin modificar las responsabilidades ni los procedimientos exigidos.

1.21 En contraste con los cambios anteriores, la propuesta de incorporar el certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) requirió reconsiderar el alcance de la enmienda. La NE/01 había planteado nuevas disposiciones sobre revisión periódica, entorno controlado, validez del ARC, aeronaves importadas, personal de revisión de aeronavegabilidad y formularios. El relator explicó que estas disposiciones buscaban articular los LAR 121 y 135 con el LAR CAMO y examinó la posibilidad de

sustituir el informe de condición de aeronavegabilidad por el ARC. En la reunión se identificó que reconocer atribuciones para emitir un ARC no resuelve, por sí mismo, la relación con el informe que los reglamentos operacionales ya exigen al explotador.

1.22 Frente a esta cuestión, el experto de Cuba recomendó mantener el informe de condición de aeronavegabilidad y diferir el cambio hasta disponer de un marco normativo suficientemente consolidado. El Comité Técnico explicó que las circulares de asesoramiento y los procedimientos de certificación y vigilancia del MIA relacionados con CAMO debían ajustarse a los resultados de su revisión reglamentaria. Se reconoció, por tanto, que la evaluación debía abarcar conjuntamente el requisito, las atribuciones autorizadas, los criterios de revisión y las herramientas de aplicación. La discusión permitió corroborar la necesidad de armonización identificada en la NE/01, pero no la conveniencia de incorporar inmediatamente todo el régimen propuesto para el ARC.

1.23 Por estos motivos, la Reunión convino en mantener las secciones 121.1150 y 135.1450 relativas al informe de la condición de la aeronavegabilidad y en diferir la incorporación de las nuevas secciones 121.1165, 121.1170, 121.1175 y 121.1180, así como sus equivalentes 135.1470, 135.1475, 135.1480 y 135.1485. También se retiraron de esta propuesta los requisitos del MCM sobre personal de revisión de aeronavegabilidad y los nuevos Apéndices U del LAR 121 y P del LAR 135 para los formularios ARC. Esta decisión preserva el mecanismo vigente de información sobre la condición de la aeronavegabilidad mientras se resuelve su relación con el ARC; no supone rechazar el modelo previsto en el LAR CAMO ni considerar equivalentes ambos instrumentos sin un análisis previo.

1.24 Con miras al siguiente ciclo de revisión, se señaló la necesidad de retomar el estudio de esa relación y determinar los ajustes que correspondan en el LAR CAMO o en los reglamentos operacionales, con las circulares y los procedimientos del MIA necesarios para su implementación. Asimismo, se dispuso trasladar a los requisitos equivalentes del LAR 135 los criterios aceptados durante la revisión del LAR 121, respetando sus diferencias de aplicación. El relator y el Comité Técnico consolidarían los cambios para su verificación durante la revisión del informe, incluida la coherencia de las disposiciones sobre EFB y la exclusión de las propuestas sobre ARC diferidas por la Reunión.

1.25 Finalmente, el resultado de la revisión presencial de los expertos se presenta en el **Adjunto A** en esta parte del informe, organizado en tres columnas: Reglamento actual, Revisión propuesta y Justificación. Este adjunto complementa la descripción del debate y permite identificar el texto examinado, el ajuste resultante y su fundamento. Por su parte, el **Adjunto B** contiene cómo quedan los requisitos de los LAR 91, 121 y 135 objeto de la propuesta de enmienda, conforme a los cambios aceptados. Ambos adjuntos forman parte de esta sección del informe: el Adjunto A documenta la revisión y su justificación, y el Adjunto B presenta el texto reglamentario resultante, sin incorporar las disposiciones sobre ARC cuya consideración se difirió.

1.26 Culminada la revisión de la nota de estudio sobre este asunto, la reunión convino en adoptar por consenso la siguiente conclusión:

Conclusión RPEA 23/01 – ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 18, SEGUNDA EDICIÓN DEL REGLAMENTO LAR 91

- a) Aceptar la Enmienda 18 del LAR 91 – Reglas de vuelo y operación general, Capítulo H – Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave considerando que fue revisada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del SRVSOP y solicitar a la experta de operaciones del Comité Técnico del SRVSOP incluirlo en el LAR 91 para que el Coordinador General proceda a circular el LAR 91, Enmienda 18, cuyo texto se detalla en el Adjunto B, a esta parte del informe.
- b) Presentar para la aprobación de la JG del SRVSOP.
- c) Encargar al comité técnico la revisión de los MEI y MAC pertinentes de la CA-AIR-91-001 relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 91.

- d) Encargar al Comité Técnico la revisión de los procedimientos pertinentes, si fueran aplicables, del MIA del SRVSOP relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 91.

Conclusión RPEA 23/02 – ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 17, SEGUNDA EDICIÓN DEL REGLAMENTO LAR 121

- a) Aceptar la Enmienda 17 del LAR 121 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Capítulo I – Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión considerando que fue revisada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del SRVSOP y solicitar a la experta de operaciones del Comité Técnico del SRVSOP incluirlo en el LAR 121 para que el Coordinador General proceda a circular el LAR 121, Enmienda 17, cuyo texto se detalla en el Adjunto B, a esta parte del informe.
- b) Presentar para la aprobación de la JG del SRVSOP.
- c) Encargar al comité técnico la revisión de los MEI y MAC pertinentes de la CA-AIR-121001 relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 121.
- d) Encargar al Comité Técnico la revisión de los procedimientos pertinentes, si fueran aplicables, del MIA del SRVSOP relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 121.

Conclusión RPEA 23/03 – ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 16, SEGUNDA EDICIÓN DEL REGLAMENTO LAR 135

- a) Aceptar la Enmienda 16 del LAR 135 – Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, Capítulo J – Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave considerando que fue revisada por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad del SRVSOP y solicitar a la experta de operaciones del Comité Técnico del SRVSOP incluirlo en el LAR 135 para que el Coordinador General proceda a circular el LAR 135, Enmienda 16, cuyo texto se detalla en el Adjunto B, a esta parte del informe.
- b) Presentar para la aprobación de la JG del SRVSOP.
- c) Encargar al comité técnico la revisión de los MEI y MAC pertinentes de la CA-AIR-135-001 relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 135.
- d) Encargar al Comité Técnico la revisión de los procedimientos pertinentes, si fueran aplicables, del MIA del SRVSOP relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR 135.

Adjunto A
Propuesta de mejora de los LAR 91, 121 y 135

Propuesta de mejora en el LAR 91

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Parte I – Aeronaves	Parte I – Aeronaves	Sin cambios
<u>Capítulo A: Generalidades</u>	<u>Capítulo A: Generalidades</u>	Sin cambios
91.001 Definiciones, abreviaturas y símbolo	91.001 Definiciones, abreviaturas y símbolo	Sin cambios
(a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento: ... Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y hélice o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación. ...	(a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento: ... Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y, hélice, rotor o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación. ...	Se incluye el término «rotor» entre los componentes de aeronave. La enumeración vigente no lo menciona; su incorporación elimina esa omisión y mantiene una definición común en los tres LAR, sin modificar las reglas de aprobación ni el ámbito operacional de cada reglamento. De acuerdo con la enmienda 43 del Anexo 6, Parte II que entra en vigor el 26 de noviembre de 2026. Andrés Villaverde Comentarios sobre la inclusión del término rotor, considerando que, aunque es un componente mayor, podría ser parte de equipo. Eduardo de Castro El rotor es un componente sin TC. La inclusión facilitaría la actividad de auditoría. Cesar Silva Previamente tratado no ve que sea conveniente el cambio. Alejandro Doren No está de acuerdo. Por consenso se acepta.
...	...	Se incluye el término «el rotor» entre los componentes de aeronave. La enumeración vigente no lo menciona; su

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice. ...	Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor ~~o~~, hélice o rotor. ...	incorporación elimina esa omisión y mantiene una definición común en los tres LAR, sin modificar las reglas de aprobación ni el ámbito operacional de cada reglamento. De acuerdo con la enmienda 43 del Anexo 6, Parte II que entra en vigor el 26 de noviembre de 2026. Por consenso se acepta.
Capítulo H: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave	Capítulo H: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave	Si cambios.
91.1110 Programa de mantenimiento	91.1110 Programa de mantenimiento	Sin cambios
... (e) El programa de mantenimiento requerido en (a) debe incluir al menos lo siguiente: ... (7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS; y (8) En forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa.	... (e) El programa de mantenimiento requerido en (a) debe incluir al menos lo siguiente: ... (7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS; y (8) ~~En forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa~~ cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo. (f) En forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa.	Se hace explícita la incorporación al programa de los requisitos de mantenimiento del EFB que resulten aplicables. La condición «cuando corresponda» preserva la distinción entre dispositivos portátiles y equipos o elementos instalados sujetos a requisitos de aeronavegabilidad. No se trasladan al programa las funciones operacionales, las bases de datos ni la instrucción de las tripulaciones. José López Propone crear un nuevo inciso, para el requisito del programa de mantenimiento EFB. Eliminar el conector, y la redacción reiterativa sobre programa de mantenimiento. La interacción con los sistemas del avión se debe abordar en los MEI de la CA apropiada.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(f) El explotador de un avión o un helicóptero no podrá operar la aeronave en el espacio aéreo controlado bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que: ...	(f) (g) El explotador de un avión o un helicóptero no podrá operar la aeronave en el espacio aéreo controlado bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que: ...	Corregir la secuencia de los incisos.
91.1120 Manual de control de mantenimiento	91.1120 Manual de control de mantenimiento	Sin cambios
(a) El explotador de aeronaves con un peso (masa) certificado de despegue de más de 5 700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turborreactores debe desarrollar y mantener actualizado un MCM, para uso y orientación del personal de control de control de mantenimiento, de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice R.	(a) El explotador de aeronaves con un peso (masa) certificado de despegue de más de 5 700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turborreactores debe desarrollar y mantener actualizado un MCM, para uso y orientación del personal de control de control de mantenimiento, de la OMA responsable del mantenimiento y operacional. (b) ~~y que su~~ El contenido del MCM debe ~~incluir~~ ~~incluir~~ por lo menos lo indicado en el Apéndice R.	Se elimina una duplicación literal que dificulta la lectura. Se mantienen los destinatarios del MCM, su umbral de aplicación y la remisión al Apéndice. Párrafo separado para fin de claridad.
91.1140 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos	91.1140 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos	Sin cambios
(a) El explotador, con respecto a los aviones cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, debe informar a la ACC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de	(a) El explotador, con respecto a los aviones cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, debe informar a la ~~ACC~~ AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la	Se corrige la sigla de la autoridad de aviación civil del Estado de matrícula. El propio inciso y el párrafo (b) emplean AAC. Se conservan los destinatarios, los umbrales de aplicación y el criterio de notificación.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación, de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.	modificación o reparación, de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.	
(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	(c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto ~~del avión.~~ de la aeronave.	Se sustituye «avión» por «aeronave» para que el plazo de notificación comprenda también los helicópteros incluidos en el ámbito del párrafo (a). Se conserva el plazo de tres días y su hecho generador.
Apéndice R Manual de control de mantenimiento (MCM)	Apéndice R Manual de control de mantenimiento (MCM)	
	... (o) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo.	Anexo 6, Parte II, 2.4.17 b): aeronavegabilidad del equipo y procedimientos de gestión de funciones EFB, incluidas bases de datos. Se incorpora al contenido mínimo del MCM el procedimiento cuya ausencia señala la propuesta. La remisión a 91.885(d)(1) vincula el mantenimiento del equipo y su instalación con los procedimientos existentes de gestión de funciones EFB. Revisar la CA pertinente

Propuesta de mejora en el LAR 121

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	121.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos	
	(a) Definiciones. Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento: ... Organizaciones para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable. ... (b) Abreviaturas. Las siguientes abreviaturas son de aplicación en este reglamento: ... CAMO Organizaciones para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ...	
<u>Capítulo I:</u> Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión	<u>Capítulo I:</u> Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión	Sin cambio
121.1110 Responsabilidad de la aeronavegabilidad	121.1110 Responsabilidad de la aeronavegabilidad	Sin cambio
	... ~~(b) En caso de contrato con una CAMO, el explotador es el responsable primario por la aeronavegabilidad, y la CAMO es responsable por los aspectos de gestión de~~	Andres Villaverde: No sería necesario Giuliano La Guardia: No sería necesario incluir el inciso (b).

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~mantenimiento de la aeronavegabilidad conforme el contrato y el LAR CAMO.~~	
121.1115 Programa de mantenimiento	121.1115 Programa de mantenimiento	Sin cambio
(a) El explotador debe disponer para cada avión de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: ... (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda; ... (5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión; ... (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice T. ...	(a) El explotador debe disponer para cada avión de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información, cuando corresponda: ... (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, ~~cuando corresponda;~~ ... (5) ~~cuando corresponda,~~ descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión; ... (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice T; y (8) los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo. ...	Se hace explícita la incorporación al programa de los requisitos de mantenimiento del EFB que resulten aplicables. La condición «cuando corresponda» preserva la distinción entre dispositivos portátiles y equipos o elementos instalados sujetos a requisitos de aeronavegabilidad. No se trasladan al programa las funciones operacionales, las bases de datos ni la instrucción de las tripulaciones. Mantener la coherencia con los cambios anteriores
121.1125 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad	121.1125 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad	Sin cambios

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de: ...	<u>Opción 1</u> ~~(a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o tener contrato con una CAMO bajo el LAR CAMO con el fin de:~~ ~~...~~ <u>Opción 2</u> ~~(j) El explotador podrá contratar una CAMO para realizar la totalidad o parte de las actividades de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con el LAR la lista de atribuciones de la CAMO aprobada por la AAC del Estado que matricula, de acuerdo con el LAR CAMO, que otorgó la certificación CAMO.~~ <u>Opción 3 / Alejandro</u> ~~(j) El explotador podrá contratar a una CAMO para realizar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo con su Lista de Atribuciones y su Certificación como LAR CAMO.~~ <u>Opción 4 / Paraguay</u> (j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades.	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Lucio Chicoma El LAR 119 debe considerar la posibilidad de contratar a una CAMO. Formar un grupo ad hoc integrado por: • Alejandro Doren • Eduardo De Castro • José López Tarea: desarrollar una propuesta final. PROPUESTA DE PARAGUAY: (j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades. Se aprueba con consenso el literal (j) Cuando se revise la NE sobre CAMO revisar cualquier incongruencia que pueda surgir.
...	... (f) El explotador a través de su departamento de gestión del	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe: ...	mantenimiento de la aeronavegabilidad, ~~o de una CAMO~~ , debe: ...	contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.
(g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurar que el avión sea mantenido por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos. ...	(g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador ~~o la CAMO contratada~~ debe asegurar que el avión sea mantenido por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos. ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.
(h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: ...	(h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador ~~o la CAMO contratada~~ debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.
(i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medias resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula. ...	(i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~del explotador o la CAMO contratada~~ debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las ~~medias~~ medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula. ...	Se corrige «medias» por «medidas». El inciso exige aplicar las acciones derivadas de evaluar la información de aeronavegabilidad; no se modifica la obligación ni el procedimiento aceptable para el Estado de matrícula. Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original. Solo se cambia el termino medias por medidas.
121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)	121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)	Sin cambios

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento. ...	(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador, ~~o y de la CAMO contratada cuando sea aplicable~~ y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, ~~y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.~~ (b) El contenido del MCM debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento. ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. El párrafo (a) se divide en dos requisitos. Se acepta la propuesta por consenso.
121.1135 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones	121.1135 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones	Sin cambios
(a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido: ...	(a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador ~~o la CAMO contratada~~ debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.
121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad	121.1150 Informe de la condición de la aeronavegabilidad	Sin cambios
... (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física del avión, mediante la cual se garantiza que: ...	... (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador ~~o la CAMO contratada~~ debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física del avión, mediante la cual se garantiza que: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~121.1165 Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave~~	Nuevo párrafo en armonización al LAR CAMO Apéndice 2 – Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC). El ARC puede ser emitido por una CAMO, sin que el explotador necesite hacerlo directamente. Pero si el ARC es un privilegio de una CAMO, también debería ser de un explotador que haga su propia gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
	~~(a) Para garantizar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, se debe llevar a cabo periódicamente una revisión de aeronavegabilidad de la aeronave y de sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta revisión puede ser comprobada por un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC) conforme este reglamento o conforme el LAR CAMO.~~ ~~(b) Una aeronave en un entorno controlado es aquella que, durante los últimos 12 meses:~~ ~~(1) Ha tenido su aeronavegabilidad gestionada de forma continua por una única CAMO o por el personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador.~~ ~~(2) Ha sido mantenida por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) conforme reglamento LAR 145.~~ ~~(c) Para todas las aeronaves utilizadas por explotadores que operen bajo este reglamento, la organización mencionada en el punto (b)(1) que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá, cumpliendo con el punto (j) de este párrafo:~~ ~~(1) Emitir un ARC conforme a este párrafo.~~ ~~(2) Extender hasta dos veces la validez del ARC que haya emitido, por un período de 1 año en cada ocasión, siempre que la aeronave haya permanecido en un~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA a fin de contar con no solo reglamento sino también con los procedimientos del MIA para certificación y vigilancia así como la CA de orientación a la industria, documentos que se actualizarán con los cambios que se han evidenciado y que ameritan las revisiones a los documentos correspondientes.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~entorno controlado.~~ ~~(d) Excepcionalmente, en desviación ítem del punto (e)(2), para aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización mencionada en el punto (b)(1), que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, podrá, cumpliendo con los párrafos (j) y (k) de este párrafo extender hasta dos veces la validez de un ARC emitido por la CAMO o por otra CAMO, por un período de 1 año en cada ocasión.~~ ~~(e) No se emitirá ni se extenderá un ARC si existen evidencias o indicios de que la aeronave no está en condición aeronavegable.~~ ~~(f) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir un análisis completo y documentado de los registros de la aeronave, estableciendo que se han cumplido los siguientes requisitos:~~ ~~(1) Las horas de vuelo de la aeronave, motor y hélice, así como los ciclos de vuelo asociados, han sido correctamente registrados.~~ ~~(2) El manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el estado de revisión más reciente.~~ ~~(3) Se ha realizado todo el mantenimiento requerido en la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado (MP).~~ ~~(4) Cualquier defecto en la aeronave que ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá ser rectificado antes del vuelo siguiente o cuando corresponda han sido diferidos de acuerdo con la MEL.~~ ~~(5) Se han aplicado y registrado correctamente todas las directrices de aeronavegabilidad (ADs) aplicables u otra documentación obligatoria emitida por el Estado de diseño.~~ ~~(6) Se han registrado todas las modificaciones y~~	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~reparaciones aplicadas a la aeronave y cumplen con el LAR 21 Capítulo N.~~ ~~(7) Todos los componentes con vida útil limitada (LLP) y los componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) en la aeronave están debidamente identificados, registrados y no han superado su límite.~~ ~~(8) Todo el mantenimiento se ha realizado en una OMA LAR 145.~~ ~~(9) La declaración de masa y balance refleja la configuración actual de la aeronave y es válida.~~ ~~(10) La aeronave cumple con la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la AAC del Estado de diseño; y~~ ~~(11) Si es requerido, la aeronave posee un certificado de homologación de ruido.~~ ~~(g) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir una inspección física de la misma. Para esta inspección, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad que no esté debidamente cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que sí posea dicha cualificación.~~ ~~(h) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que:~~ ~~(1) Todas las marcas y placas de identificación requeridas están correctamente instaladas.~~ ~~(2) La aeronave cumple con su manual de vuelo aprobado.~~ ~~(3) La configuración de la aeronave concuerda con la documentación aprobada.~~ ~~(4) No se detectan defectos evidentes que no hayan sido corregidos.~~ ~~(5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto~~	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~(k).~~ ~~(i) Excepcionalmente, en desviación del punto (a), la revisión de aeronavegabilidad podrá anticiparse hasta un máximo de 90 días sin perder la continuidad del patrón de revisión de aeronavegabilidad, con el fin de permitir que la inspección física se realice durante una verificación de mantenimiento.~~ ~~(j) El certificado de revisión de aeronavegabilidad formulario LAR 121 001 mencionado en el Apéndice U solo podrán ser emitidos:~~ ~~(1) Por personal autorizado de revisión de aeronavegabilidad en representación del explotador; y~~ ~~(2) Si la revisión de aeronavegabilidad ha sido terminada y con resultado satisfactorio.~~ ~~(k) Se deberá enviar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad emitido o extendido para una aeronave al AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, de la aeronave, cuando sea diferente al Estado del explotador, en un plazo máximo de 10 días.~~ ~~(l) No se permitirá la subcontratación de tareas de revisión de aeronavegabilidad.~~ ~~(m) Si el resultado de la revisión de aeronavegabilidad no es concluyente, la organización que haya llevado a cabo la revisión deberá informar a la AAC competente lo antes posible, y en todo caso dentro de un plazo de 72 horas desde el momento en que identifique la razón por la cual la revisión de aeronavegabilidad es inconclusa.~~ ~~(n) No se emitirá el ARC hasta que todas las observaciones o hallazgos hayan sido solucionados.~~	
	~~121.1170 Validez del ARC~~	Adaptación del Apéndice 2 de LAR CAMO.
	~~(a) Un ARC pierde su validez si:~~ ~~(1) Es suspendido o revocado.~~	Adaptación del Apéndice 2 de LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~(2) El certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.~~ ~~(3) La aeronave ya no está registrada en el Estado de matrícula.~~ ~~(4) El certificado de tipo bajo el cual se emitió el certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.~~ ~~(b) Una aeronave no debe volar si el certificado de aeronavegabilidad es inválido o si:~~ ~~(1) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de cualquier componente instalado en ella no cumple con los requisitos de este reglamento.~~ ~~(2) La aeronave no permanece en conformidad con el diseño de tipo.~~ ~~(3) La aeronave ha sido operada fuera de los límites del manual de vuelo aprobado o del certificado de aeronavegabilidad, sin que se hayan tomado las medidas adecuadas.~~ ~~(4) La aeronave ha estado involucrada en un accidente o incidente que afecta su aeronavegabilidad, sin que se haya llevado a cabo la acción necesaria para restaurarla.~~ ~~(5) Se ha realizado una modificación o reparación que no cumple con el LAR 21, Capítulo N.~~ ~~(c) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.~~	Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA
	~~121.1175 Revisión de aeronavegabilidad de aeronaves importadas~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	~~(a) Al importar una aeronave el solicitante deberá:~~ ~~(1) Solicitar a la AAC del Estado de matrícula la emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad conforme al LAR 21.~~ ~~(2) Para aeronaves que no sean nuevas, realizar una~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~revisión de aeronavegabilidad conforme 121.1165.~~ ~~(3) Asegurar que todas las tareas de mantenimiento se han realizado para cumplir con el programa de mantenimiento aprobado.~~ ~~(b) Una vez verificado que la aeronave cumple con los requisitos aplicables, la CAMO que realizó la revisión de aeronavegabilidad enviará una recomendación documentada a la AAC de matrícula.~~ ~~(c) El propietario de la aeronave deberá permitir el acceso a la aeronave para su inspección por parte de la AAC del Estado de matrícula.~~ ~~(d) El solicitante debe demostrar el cumplimiento de los requisitos del LAR 21, Capítulo H, a satisfacción de la AAC del Estado de matrícula, como condición para la emisión del certificado de aeronavegabilidad.~~ ~~(e) La AAC del Estado de matrícula también podrá aceptar el ARC, el cual será válido por 1 año, salvo que la AAC decida reducir su período de validez por razones de seguridad operacional.~~	
	~~121.1180 Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	~~Se emite un ARC de conformidad con el formulario LAR 121.001 del Apéndice U tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad. El ARC tendrá una validez de 1 año.~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA
Apéndice S Manual de control de mantenimiento (MCM)	Apéndice S Manual de control de mantenimiento (MCM)	Sin cambio
	... ~~(s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del~~	Anexo 6, Parte I, 6.25.3 a) y d): aeronavegabilidad del equipo y procedimientos de gestión de funciones EFB, incluidas bases de datos. Se incorpora al contenido mínimo del MCM el procedimiento cuya ausencia señala la propuesta.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~avión, cuando corresponda, de conformidad con la Sección 121.1010(e)(1)(i). Estos procedimientos deben identificar las responsabilidades y la coordinación con los procedimientos de gestión de las funciones EFB, incluidas las bases de datos, establecidos de conformidad con la Sección 121.1010(e)(1)(iv).~~ (s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo. ...	La remisión a 121.1010 vincula el mantenimiento del equipo y su instalación con los procedimientos existentes de gestión de funciones EFB. La coordinación permite identificar responsabilidades sin duplicar en el MCM los procedimientos operacionales ni crear una aprobación adicional. Se conserva 121.1130(a), que ya remite al Apéndice S. Se modifica propuesta para estar en coherencia con el requisitos revisado anteriormente correspondiente al EFB.
	~~(t) Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS)~~ ~~(1) Para llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad el explotador deberá contar con personal de revisión de aeronavegabilidad adecuado para emitir ARC o recomendaciones para las aeronaves específicas para las cuales está aprobado para emitir el certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), y siempre que eunte con un procedimiento dentro del MCM, el personal de revisión de aeronavegabilidad deberá contar con:~~ ~~(i) Al menos 5 años de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad.~~ ~~(ii) Una licencia apropiada conforme al LAR 65, o un título aeronáutico, o un equivalente nacional.~~ ~~(iii) Un cargo dentro de la organización aprobada con responsabilidades adecuadas.~~ ~~(2) El ARS designado por el explotador solo podrá recibir una autorización cuando haya sido formalmente aceptado por la AAC, tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad realizada bajo la supervisión del ARS, de acuerdo con un procedimiento aprobado en el MCM.~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~(3) La organización debe garantizar que el ARS del explotador pueda demostrar experiencia reciente adecuada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.~~ ~~(4) El ARS debe ser identificado mediante la inclusión de cada persona en el MCM, junto con su referencia de autorización para la revisión de aeronavegabilidad.~~ ~~(5) El Explotador deberá mantener un registro de todo el ARS, el cual incluirá detalles de cualquier cualificación apropiada que posean, junto con un resumen de la experiencia relevante en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad e instrucción, y una copia de la autorización. Este registro deberá conservarse hasta dos años después de que el ARS haya dejado la empresa.~~	
	~~Apéndice U Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC)~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	~~ESTADO DEL SRVSOP~~ ~~CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)~~ ~~Referencia del ARC:~~ ~~De conformidad con el Reglamento LAR 121, la [AUTORIDAD DEL SRVSOP] certifica por la presente que la siguiente aeronave:~~ ~~Fabricante de aeronaves: _____~~ ~~Designación del fabricante: _____~~ ~~Matrícula de la aeronave: _____~~ ~~Número de serie de la aeronave: _____~~ ~~se considera aeronavegable en el momento de la revisión.~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~Fecha de emisión: _____ Fecha de expiración: _____~~ ~~Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: _____~~ ~~Firmado: _____~~ ~~Autorización n.º: _____~~ ~~Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 121 aplicable al ARC del durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.~~ ~~Fecha de emisión: _____ Fecha de expiración: _____~~ ~~Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: _____~~ ~~Firmado: _____ Autorización n.º: _____~~ ~~Nombre de la compañía: _____ Referencia de la aprobación: _____~~ ~~Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 121 aplicable al ARC del durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.~~ ~~Fecha de emisión: _____ Fecha de expiración: _____~~ ~~Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: _____~~ ~~Firmado: _____ Autorización n.º: _____~~ ~~Nombre de la compañía: _____ Referencia de la aprobación: _____~~ ~~Form. 121-001, Revisión Original~~	

Propuesta de mejora en el LAR 135

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo A: Generalidades	Capítulo A: Generalidades	Sin cambios
135.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos	135.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos	Sin cambios
(a) Definiciones. Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento: ... Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y hélice o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación. ...	(a) Definiciones. Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento: ... Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y, hélice, rotor o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación. ...	Se incluye el término «rotor» entre los componentes de aeronave. La enumeración vigente no lo menciona; su incorporación elimina esa omisión y mantiene una definición común en los tres LAR, sin modificar las reglas de aprobación ni el ámbito operacional de cada reglamento. De acuerdo con la enmienda 26 del Anexo 6, Parte III.
... Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor o hélice ...	... Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor-ø, hélice o rotor. ... Organizaciones para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable. ... (b) Abreviaturas. Las siguientes abreviaturas son de aplicación en este reglamento: ... CAMO Organizaciones para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ...	Se incluye el término «rotor» entre los componentes de aeronave. La enumeración vigente no lo menciona; su incorporación elimina esa omisión y mantiene una definición común en los tres LAR, sin modificar las reglas de aprobación ni el ámbito operacional de cada reglamento. De acuerdo con la enmienda 26 del Anexo 6, Parte III. Se incluye la definición de CAMO y su acrónimo para aclarar cualquier duda sobre esta organización que es parte del cuerpo del LAR 135.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión	Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión	Sin cambio
135.1415 Programa de mantenimiento	135.1415 Programa de mantenimiento	Sin cambio
(a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información: ... (6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); y (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice I. ...	(a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información, cuando corresponda: ... (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, ~~cuando corresponda~~; ... (5) ~~cuando corresponda~~, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión; (6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección requeridas (RII); ~~y~~ (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice I; y (8) los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo ...	Se hace explícita la incorporación al programa de los requisitos de mantenimiento del EFB que resulten aplicables. La condición «cuando corresponda» preserva la distinción entre dispositivos portátiles y equipos o elementos instalados sujetos a requisitos de aeronavegabilidad. No se trasladan al programa las funciones operacionales, las bases de datos ni la instrucción de las tripulaciones. Mantener la coherencia con los cambios anteriores
135.1425 Gestión del mantenimiento de la	135.1425 Gestión del mantenimiento de la	Sin cambio

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
aeronavegabilidad	aeronavegabilidad	
(a) El explotador debe disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de: ...	(a) El explotador debe ~~contratar una CAMO aprobada~~ e disponer de un departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con el fin de: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO.
(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe: ...	(f) El explotador a través de su departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~e de una CAMO contratada~~ debe: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.
(g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	(g) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador ~~e una CAMO contratada~~ debe asegurar que la aeronave sea mantenida por una organización de mantenimiento aprobada y habilitada según el LAR 145 para los servicios requeridos.	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.
(h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: ...	(h) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador ~~e una CAMO contratada~~ debe asegurar que se realice un contrato entre la OMA y el explotador donde se defina claramente: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.
(i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las medias resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento	(i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ~~e una CAMO contratada~~ debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las ~~medias~~ medidas resultantes necesarias de conformidad con	Se corrige «medias» por «medidas». El inciso exige aplicar las acciones derivadas de evaluar la información de aeronavegabilidad; no se modifica la obligación ni el procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
aceptable para el Estado de matrícula.	un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.	Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.. Solo se cambia el termino medias por medidas.
	(j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades.	PROPUESTA DE PARAGUAY: (j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades. Se aprueba con consenso el literal (j)
135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM)	135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM)	Sin cambio
(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento. ...	(a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o de una CAMO contratada cuando sea aplicable y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento. (b) El contenido del MCM debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento. ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Se acepta la propuesta por consenso.
135.1435 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves	135.1435 Sistema de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves	Sin cambio
(a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe asegurarse que se conserven los siguientes registros durante los plazos	(a) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o una CAMO contratada debe asegurarse que se conserven los	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido: ...	siguientes registros durante los plazos indicados en el Párrafo (b) de esta sección, con el siguiente contenido: ...	LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.
135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad	135.1450 Informe de la condición de la aeronavegabilidad	Sin cambio
... (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que: ...	... (c) Para preparar el informe requerido en (a) de esta sección el departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador ~~o una CAMO contratada~~ debe realizar o hacer los arreglos para ejecutar una inspección física de la aeronave, mediante la cual se garantiza que: ...	Inclusión de mención a CAMO de forma que el reglamento contemple la posibilidad de su contratación en ~~harmonización~~ armonización al LAR CAMO. Sin cambios y debe mantenerse en su formato original.
135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos	135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos	Sin cambio
(a) El explotador debe informar a la ACC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.	(a) El explotador debe informar a la ~~ACC~~ AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.	Se restituye al Estado de matrícula como destinatario y se corrige ACC por AAC. El texto vigente menciona únicamente a la autoridad del explotador bajo la condición de que sea distinta de la del Estado de matrícula, dejando sin destinatario estatal expreso el caso en que coinciden. La propuesta armoniza el inciso con 121.1160(a), 91.1140(a) y la autoridad que prescribe los informes en 135.1465
... (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la	... (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o	Se sustituye «avión» por «aeronave» para que el plazo de notificación comprenda también los helicópteros incluidos en el ámbito del párrafo (a).

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto del avión.	defecto ~~del avión.~~ de la aeronave.	Se conserva el plazo de tres días y su hecho generador.
	~~135.1470~~ ~~Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave~~	Nuevo párrafo en harmonización armonización al LAR CAMO Apéndice 2 – Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC). El ARC puede ser emitido por una CAMO, sin que el explotador necesite hacerlo directamente. Pero si el ARC es un privilegio de una CAMO, también debería ser de un explotador que haga su propia gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA
	~~(a) Para garantizar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, se debe llevar a cabo periódicamente una revisión de aeronavegabilidad de la aeronave y de sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta revisión puede ser comprobada por un Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC) conforme este reglamento o conforme el LAR CAMO.~~ ~~(b) Una aeronave en un entorno controlado es aquella que, durante los últimos 12 meses:~~ ~~(1) Ha tenido su aeronavegabilidad gestionada de forma continua por una única CAMO o por el personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador.~~ ~~(2) Ha sido mantenida por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) conforme reglamento LAR 145.~~ ~~(c) Para todas las aeronaves utilizadas por explotadores que operen bajo este reglamento, la organización mencionada en el punto (b)(1) que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá,~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA a fin de contar con no solo reglamento sino también con los procedimientos del MIA para certificación y vigilancia así como la CA de orientación a la industria, documentos que se actualizarán con los cambios que se han evidenciado y que ameritan las revisiones a los documentos correspondientes.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~cumpliendo con el punto (j) de este párrafo:~~ ~~(1) Emitir un ARC conforme a este párrafo:~~ ~~(2) Extender hasta dos veces la validez del ARC que haya emitido, por un período de 1 año en cada ocasión, siempre que la aeronave haya permanecido en un entorno controlado.~~ ~~(d) Excepcionalmente, en desviación ítem del punto (e)(2), para aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización mencionada en el punto (b)(1), que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, podrá, cumpliendo con los párrafos (j) y (k) de este párrafo extender hasta dos veces la validez de un ARC emitido por la CAMO o por otra CAMO, por un período de 1 año en cada ocasión.~~ ~~(e) No se emitirá ni se extenderá un ARC si existen evidencias o indicios de que la aeronave no está en condición aeronavegable.~~ ~~(f) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir un análisis completo y documentado de los registros de la aeronave, estableciendo que se han cumplido los siguientes requisitos:~~ ~~(1) Las horas de vuelo de la aeronave, motor y hélice, así como los ciclos de vuelo asociados, han sido correctamente registrados.~~ ~~(2) El manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el estado de revisión más reciente.~~ ~~(3) Se ha realizado todo el mantenimiento requerido en la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado (MP).~~ ~~(4) Cualquier defecto en la aeronave que ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá ser rectificado antes del vuelo siguiente o cuando~~	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~corresponda han sido diferidos de acuerdo con la MEL.~~ ~~(5) Se han aplicado y registrado correctamente todas las directrices de aeronavegabilidad (AD) aplicables u otra documentación obligatoria emitida por el Estado de diseño.~~ ~~(6) Se han registrado todas las modificaciones y reparaciones aplicadas a la aeronave y cumplen con el LAR 21 Capítulo N.~~ ~~(7) Todos los componentes con vida útil limitada (LLP) y los componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) en la aeronave están debidamente identificados, registrados y no han superado su límite.~~ ~~(8) Todo el mantenimiento se ha realizado en una OMA LAR 145.~~ ~~(9) La declaración de masa y balancee refleja la configuración actual de la aeronave y es válida.~~ ~~(10) La aeronave cumple con la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la AAC del Estado de diseño.~~ ~~(11) Si es requerido, la aeronave posee un certificado de homologación de ruido.~~ ~~(g) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir una inspección física de la misma. Para esta inspección, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad que no esté debidamente cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que sí posea dicha cualificación.~~ ~~(h) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que:~~ ~~(1) Todas las marcas y placas de identificación~~	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~requeridas están correctamente instaladas.~~ ~~(2) La aeronave cumple con su manual de vuelo aprobado.~~ ~~(3) La configuración de la aeronave concuerda con la documentación aprobada.~~ ~~(4) No se detectan defectos evidentes que no hayan sido corregidos.~~ ~~(5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto (k).~~ ~~(i) Excepcionalmente, en desviación del punto (a), la revisión de aeronavegabilidad podrá anticiparse hasta un máximo de 90 días sin perder la continuidad del patrón de revisión de aeronavegabilidad, con el fin de permitir que la inspección física se realice durante una verificación de mantenimiento.~~ ~~(j) El certificado de revisión de aeronavegabilidad formulario LAR 135-001 mencionado en el Apéndice P solo podrán ser emitidos:~~ ~~(1) Por personal autorizado de revisión de aeronavegabilidad en representación del explotador.~~ ~~(2) Si la revisión de aeronavegabilidad ha sido terminada y con resultado satisfactorio.~~ ~~(k) Se deberá enviar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad emitido o extendido para una aeronave al a la AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, de la aeronave, cuando sea diferente al Estado del explotador, en un plazo máximo de 10 días.~~ ~~(l) No se permitirá la subcontratación de tareas de revisión de aeronavegabilidad.~~ ~~(m) Si el resultado de la revisión de aeronavegabilidad no es concluyente, la organización que haya llevado a~~	

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~La revisión deberá informar a la AAC competente lo antes posible, y en todo caso dentro de un plazo de 72 horas desde el momento en que identifique la razón por la cual la revisión de aeronavegabilidad es inconclusa.~~ ~~(n) No se emitirá el ARC hasta que todas las observaciones o hallazgos hayan sido solucionados.~~	
	135.1475 — Validez del ARC	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA
	~~(a) Un ARC pierde su validez si:~~ ~~(1) Es suspendido o revocado.~~ ~~(2) El certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.~~ ~~(3) La aeronave ya no está registrada en el Estado de matrícula.~~ ~~(4) El certificado de tipo bajo el cual se emitió el certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.~~ ~~(b) Una aeronave no debe volar si el certificado de aeronavegabilidad es inválido o si:~~ ~~(1) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de cualquier componente instalado en ella no cumple con los requisitos de este reglamento.~~ ~~(2) La aeronave no permanece en conformidad con el diseño de tipo.~~ ~~(3) La aeronave ha sido operada fuera de los límites del manual de vuelo aprobado o del certificado de aeronavegabilidad, sin que se hayan tomado las medidas adecuadas.~~ ~~(4) La aeronave ha estado involucrada en un accidente o~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~incidente que afecta su aeronavegabilidad, sin que se haya llevado a cabo la acción necesaria para restaurarla.~~ ~~(5) Se ha realizado una modificación o reparación que no cumple con el LAR 21, Capítulo N.~~ ~~(c) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.~~	
	135.1480 Revisión de aeronavegabilidad de aeronaves importadas	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA
	~~(a) Al importar una aeronave el solicitante deberá:~~ ~~(1) Solicitar a la AAC del Estado de matrícula la emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad conforme al LAR 21.~~ ~~(2) Para aeronaves que no sean nuevas, realizar una revisión de aeronavegabilidad conforme 135.1470.~~ ~~(3) Asegurar que todas las tareas de mantenimiento se han realizado para cumplir con el programa de mantenimiento aprobado.~~ ~~(b) Una vez verificado que la aeronave cumple con los requisitos aplicables, la CAMO que realizó la revisión de aeronavegabilidad enviará una recomendación documentada a la AAC de matrícula.~~ ~~(c) El propietario de la aeronave deberá permitir el acceso a la aeronave para su inspección por parte de la AAC del Estado de matrícula.~~ ~~(d) El solicitante debe demostrar el cumplimiento de los requisitos del LAR 21, Capítulo H, a satisfacción de la AAC del Estado de matrícula, como condición para la emisión del certificado de aeronavegabilidad.~~ ~~(e) La AAC del Estado de matrícula también podrá aceptar el ARC, el cual será válido por 1 año, salvo~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~que la AAC decida reducir su período de validez por razones de seguridad operacional.~~	
	~~135.1485 Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA
	~~Se emite un ARC de conformidad con el formulario LAR 135-001 del Apéndice P tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad. El ARC tendrá una validez de 1 año.~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Esta parte se acuerda que debe tratarse en la siguiente RPEA
Apéndice N Manual de control de mantenimiento (MCM)	Apéndice N Manual de control de mantenimiento (MCM)	Sin cambio
	... ~~(s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo, incluida su interacción con los sistemas del avión, cuando corresponda, de conformidad con la Sección 135.585(e)(1)(i). Estos procedimientos deben identificar las responsabilidades y la coordinación con los procedimientos de gestión de las funciones EFB, incluidas las bases de datos, establecidos de conformidad con la Sección 135.585(e)(1)(iv).~~ (s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo.	Anexo 6, Parte III, 4.17.2 b): aeronavegabilidad del equipo y procedimientos de gestión de funciones EFB, incluidas bases de datos. Se incorpora al contenido mínimo del MCM el procedimiento cuya ausencia señala la propuesta. La remisión a 135.585 vincula el mantenimiento del equipo y su instalación con los procedimientos existentes de gestión de funciones EFB. La coordinación permite identificar responsabilidades sin duplicar en el MCM los procedimientos operacionales ni crear una aprobación adicional. Se modifica propuesta para estar en coherencia con el requisitos revisado anteriormente correspondiente al EFB.
	~~(t) Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS)~~ ~~(1) Para llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad el explotador deberá contar con personal de revisión de~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~aeronavegabilidad adecuado para emitir ARC o recomendaciones para las aeronaves específicas para las cuales está aprobado para emitir el certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), y siempre que euento con un procedimiento dentro del MCM, el personal de revisión de aeronavegabilidad deberá contar con:~~ ~~(i) Al menos 5 años de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad.~~ ~~(ii) Una licencia apropiada conforme al LAR 65, o un título aeronáutico, o un equivalente nacional.~~ ~~(iii) Un cargo dentro de la organización aprobada con responsabilidades adecuadas.~~ ~~(2) El ARS designado por el explotador solo podrá recibir una autorización cuando haya sido formalmente aceptado por la AAC, tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad realizada bajo la supervisión del ARS, de acuerdo con un procedimiento aprobado en el MCM.~~ ~~(3) La organización debe garantizar que el ARS del explotador pueda demostrar experiencia reciente adecuada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.~~ ~~(4) El ARS debe ser identificado mediante la inclusión de cada persona en el MCM, junto con su referencia de autorización para la revisión de aeronavegabilidad.~~ ~~(5) El Explotador deberá mantener un registro de todo el ARS, el cual incluirá detalles de cualquier cualificación apropiada que posean, junto con un resumen de la experiencia relevante en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad e instrucción, y una copia de la autorización. Este registro deberá conservarse hasta dos años después de que el ARS~~	Se modifica propuesta para estar en coherencia con el requisitos revisado anteriormente correspondiente al EFB.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~haya dejado la empresa.~~	
	~~Apéndice P Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC)~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO.
	~~ESTADO DEL SRVSOP~~ ~~CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)~~ ~~Referencia del ARC:~~ ~~De conformidad con el Reglamento LAR 135, la [AUTORIDAD DEL SRVSOP] certifica por la presente que la siguiente aeronave:~~ ~~Fabricante de aeronaves: _____~~ ~~Designación del fabricante: _____~~ ~~Matrícula de la aeronave: _____~~ ~~Número de serie de la aeronave: _____~~ ~~se considera aeronavegable en el momento de la revisión.~~ ~~Fecha de emisión: _____ Fecha de expiración: _____~~ ~~Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: _____~~ ~~Firmado: _____~~ ~~Autorización n.º: _____~~ ~~Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 135 aplicable al ARC durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.~~	Adaptación del Apéndice 2 del LAR CAMO. Se modifica propuesta para estar en coherencia con el requisitos revisado anteriormente correspondiente al EFB.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
	~~Fecha de emisión: ____ Fecha de expiración: ____~~ ~~Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____~~ ~~Firmado: ____ Autorización n.º: ____~~ ~~Nombre de la compañía: ____ Referencia de la aprobación: ____~~ ~~Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito 135 aplicable al ARC durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.~~ ~~Fecha de emisión: ____ Fecha de expiración: ____~~ ~~Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión: ____~~ ~~Firmado: ____ Autorización N.º: ____~~ ~~Nombre de la compañía: ____ Referencia de la aprobación: ____~~ ~~Form. 135-001, Revisión Original~~	

Adjunto B del informe sobre el asunto 1
Notas sobre la presentación de la enmienda

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación: el texto que ha de suprimirse aparece tachado

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

texto que ha de suprimirse

nuevo texto que ha de insertarse

nuevo texto que ha de sustituir al actual

LAR 91 Parte I
Reglas de vuelo y operación general
Parte I: Aeronaves

Capítulo A: Generalidades

91.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos

- (a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

...

Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor-~~y~~, hélice, rotor o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación.

...

Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor-~~o~~, hélice o rotor.

...

Capítulo H: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

91.1110 Programa de mantenimiento

...

- (e) El programa de mantenimiento requerido en (a) debe incluir al menos lo siguiente:

...

- (7) requisitos especiales de mantenimiento para las operaciones CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS; y

- (8) ~~En forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa cuando corresponda, los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo.~~

- (f) En forma oportuna, el explotador debe enviar a todos los organismos y personas que hayan recibido el programa de mantenimiento una copia de todas las enmiendas introducidas en dicho programa.

- ~~(f)~~ (g) El explotador de un avión o un helicóptero no podrá operar la aeronave en el espacio aéreo controlado bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que:

...

91.1120 Manual de control de mantenimiento (MCM)

- (a) El explotador de aeronaves con un peso (masa) certificado de despegue de más de 5 700 Kg o aviones equipados con uno o más motores turbo reactores debe desarrollar y mantener actualizado

un MCM, para uso y orientación del personal de ~~control de~~ control de mantenimiento, de la OMA responsable del mantenimiento y operacional.

- (b) ~~y que su~~ El contenido del MCM debe ~~incluir~~ incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice R.
- ~~(b)~~ (c) El MCM debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.
- ~~(c)~~ (d) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

91.1140 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

- (a) El explotador, con respecto a los aviones cuyo peso (masa) máximo certificado de despegue sea superior a 5 700 kg y a los helicópteros de más de 3 175 kg, debe informar a la ~~ACC~~ AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación, de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizado por él.

...

- (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto ~~del avión~~ de la aeronave.

...

Apéndice R Manual de control de mantenimiento (MCM)

...

- (o) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo.

Propuesta de enmienda del LAR 121

Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares

Capítulo A:

121.001 Generalidades Definiciones, abreviaturas y símbolos

- (a) **Definiciones.** Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

.....

Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.

.....

- (b) **Abreviaturas.** Las siguientes abreviaturas son de aplicación en este reglamento:

....

CAMO Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

Capítulo I: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del avión

121.1115 Programa de mantenimiento

- (a) El explotador debe disponer para cada avión de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información; ~~cuando corresponda~~:

...

- (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural; ~~cuando corresponda~~;

.....

- (5) ~~cuando corresponda~~, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión;

....

- (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice T; y

- (8) los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo.

....

121.1125 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

...

- (i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las ~~medias~~ **medidas** resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.
- (j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades.

121.1130 Manual de control de mantenimiento (MCM)

- (a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador, **de la CAMO contratada cuando sea aplicable** y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional, ~~y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.~~
- (b) El contenido del MCM debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice S del presente reglamento.
- ~~(b)~~ (c) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.
- ~~(c)~~ (d) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula del avión, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.
- ~~(d)~~ (e) El manual de control de mantenimiento, y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

Apéndice S Manual de control de mantenimiento (MCM)

...

- (s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo.

Propuesta de enmienda del LAR 135

Requisitos de operación: Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares

Capítulo A — Generalidades

135.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos

- (a) Definiciones. Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

...

Componente de aeronave. Todo equipo, instrumento, incluyendo motor y, hélice, rotor o parte de una aeronave o partes para una reparación o modificación.

...

Modificación. Un cambio en el diseño de tipo de una aeronave, motor, hélice o rotor.

...

Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.

.....

- b) Abreviaturas. Las siguientes abreviaturas son de aplicación en este reglamento:

...

CAMO Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

...

Capítulo J: Control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

135.1415 Programa de mantenimiento

- (a) El explotador debe disponer para cada aeronave de un programa de mantenimiento, para el uso y orientación del personal de mantenimiento y operacional, aprobado por la AAC del Estado de matrícula, con la siguiente información cuando corresponda:

...

- (2) un programa de mantenimiento de integridad estructural, cuando corresponda;

...

- (5) cuando corresponda, descripciones del programa de confiabilidad y el monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión;

- (6) procedimientos para la definición, realización y control de los ítems de inspección

requeridas (RII); y

- (7) requisitos especiales de mantenimiento para las aprobaciones específicas de las operaciones EDTO, CAT II y III, PBN, RVSM y MNPS. El contenido del programa de mantenimiento EDTO debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice I; y

- (8) los requisitos de mantenimiento aplicables al equipo EFB y a su soporte físico de instalación conexo.

...

135.1425 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

(a)

...

- (i) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe obtener y evaluar la información relativa al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las recomendaciones disponibles de la entidad responsable del diseño de tipo y aplicará las ~~medias~~ medidas resultantes necesarias de conformidad con un procedimiento aceptable para el Estado de matrícula.

- (j) El explotador podrá contratar actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO certificada conforme al LAR CAMO y dentro de sus atribuciones aprobadas. Las disposiciones de este capítulo relativas al departamento de gestión del mantenimiento del explotador y a su personal serán aplicables a las actividades contratadas, sin eximir al explotador de sus responsabilidades.

135.1430 Manual de control de mantenimiento (MCM)

- (a) El explotador debe desarrollar y mantener actualizado un MCM para el uso y orientación del personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador o de una CAMO contratada cuando sea aplicable y de la OMA responsable del mantenimiento y operacional. ~~y que su contenido incluya por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento.~~

- (b) El contenido del MCM debe incluir por lo menos lo indicado en el Apéndice N del presente reglamento.

- ~~(b)~~ (c) El manual de control de mantenimiento debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula.

- ~~(c)~~ (d) Cada explotador debe proveer a la AAC del Estado del explotador y a la AAC del Estado de matrícula de la aeronave, si es diferente a la AAC del explotador, una copia del manual de control de mantenimiento y las subsecuentes enmiendas.

- ~~(d)~~ (e) El explotador debe enviar inmediatamente copia de todas las enmiendas introducidas a su manual de control de mantenimiento a todos los organismos o personas que hayan recibido el manual.

- ~~(e)~~ (f) El MCM y cualquier enmienda al mismo, deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

135.1465 Informe sobre fallas, casos de mal funcionamiento y defectos

- (a) El explotador debe informar a la ~~ACC~~ AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación de

cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.

...

- (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto ~~del avión.~~ de la aeronave.

Apéndice N Manual de control de mantenimiento (MCM)

...

- (s) Cuando se utilicen EFB, procedimientos para gestionar los aspectos de mantenimiento de la aeronavegabilidad del equipo EFB y de su soporte físico de instalación conexo.

— FIN —

2. Informe sobre el Asunto 2. Desarrollo de los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los UAS de categoría específica

2.1 Seguidamente, se presentó la Nota de Estudio NE/02 sobre la propuesta de LAR 100 y el control y mantenimiento de la aeronavegabilidad de los UAS de categoría abierta y específica. El trabajo respondió a la Tarea RPEA/23-02 y a las premisas del Taller/Reunión de Expertos SRVSOP/SAM sobre la hoja de ruta para la implementación de UAS/RPAS en categoría específica, celebrado en Lima del 11 al 15 de mayo de 2026. En su exposición, el relator destacó la participación de inspectores de Paraguay en el grupo de trabajo.

2.2 A partir de estos antecedentes, la NE/02 presentó el capítulo de mantenimiento dentro de una propuesta integrada que comprende generalidades, diseño y operaciones en categoría específica, documentos de aeronavegabilidad, registro e identificación y mantenimiento. El análisis tomó como referencias el borrador LAR UAS 102, el RBAC 100 de Brasil y los Anexos 6, Parte IV, 7 y 8 de la OACI. La nota distinguió las exigencias proporcionales al riesgo de la categoría específica de las obligaciones del régimen certificado y señaló las interfaces que requieren coordinación con OPS y PEL y con los LAR 21, 45 y RPAS.

2.3 Durante la presentación, el Comité Técnico explicó que la propuesta buscaba integrar las categorías abierta, específica y certificada en una estructura común, utilizando el desarrollo brasileño como referencia y conservando las remisiones a los requisitos ya contemplados en el LAR RPAS. Se aclaró que la denominación LAR 100 se utilizaba para el desarrollo del proyecto y que su consolidación debía coordinarse con el área de operaciones. El propósito era evitar reglamentos fragmentados y duplicaciones, sin reproducir automáticamente las soluciones de otro Estado ni sustituir las competencias de las AAC.

2.4 Con este marco, los expertos iniciaron el examen presencial el 6 de octubre de 2026, con la participación adicional de especialistas conectados a distancia. El Comité Técnico delimitó las definiciones y disposiciones de aeronavegabilidad que correspondía revisar al Panel, diferenciándolas de las materias operacionales y de personal que debían ser consideradas por las áreas competentes. Esta delimitación permitió avanzar en el Capítulo A sin presentar como aprobadas por AIR disposiciones cuyo contenido o aplicación corresponde resolver conjuntamente con OPS y PEL.

2.5 En cuanto a las definiciones, se revisaron los términos aeronave no tripulada (UA), aeronave pilotada a distancia (RPA), estación de pilotaje a distancia (RPS) y sistema de aeronave no tripulada (UAS). El experto de Cuba señaló la conveniencia de conservar la correspondencia con las definiciones de los Anexos y concentrar el debate en las diferencias que requirieran aclaración. A su vez, una intervención del experto de Chile permitió identificar el empleo indistinto de “pilotada” y “piloteada”. Luego de consultar el Anexo 6, Parte IV, se uniformó la denominación como “aeronave pilotada a distancia” en el texto examinado. Las definiciones de aeronavegabilidad revisadas fueron aceptadas por consenso.

2.6 Asimismo, se aclaró que otras definiciones, como las relativas a áreas alejadas de terceros, observadores, escenarios y condiciones de operación, debían coordinarse con OPS. La NE/02 había identificado la necesidad de que los criterios de protección de terceros y las condiciones simplificadas se sustentaran en el riesgo; sin embargo, esa identificación no equivalía a aprobar en esta sesión todas las modificaciones operacionales sugeridas en sus justificaciones. La revisión permitió establecer qué parte había sido examinada por AIR y qué contenidos seguían sujetos a evaluación por el área competente.

2.7 Seguidamente, se examinó la sección 100.005 sobre aplicación y relación con el LAR RPAS. El Comité Técnico explicó la clasificación de las operaciones en categorías abierta, específica y certificada y la función de las remisiones al LAR 21 para certificación de diseño y aeronavegabilidad, al LAR 45 para marcas y matrícula y al LAR RPAS para las materias de su ámbito. También se precisó que la clasificación no exime del cumplimiento de las disposiciones aplicables de espacio aéreo, licencias, protección de terceros y demás requisitos nacionales. El Panel aceptó el texto examinado del Capítulo A dentro de su competencia, manteniendo la evaluación de aplicabilidad operacional por OPS.

2.8 En relación con la evaluación del riesgo, el Comité Técnico señaló la utilidad de desarrollar orientaciones y capacitación que permitan a los inspectores examinar las operaciones de categoría

específica caso por caso. Se comentaron la metodología SORA y experiencias de formularios adaptados a determinados tipos de operación. Estas intervenciones reforzaron el fundamento de la nota: los requisitos técnicos deben guardar relación con el riesgo y con las mitigaciones demostradas. No se acordó, por ese intercambio, hacer obligatoria una metodología única ni considerar suficiente cualquier evaluación presentada por el explotador sin examen de la AAC.

2.9 Por otra parte, ante una consulta de la delegación de Paraguay sobre la presentación de una columna de reglamento actual, se explicó que la propuesta correspondía al desarrollo de un texto integrado nuevo y no a una enmienda puntual del contenido vigente. Por ello, la matriz de la NE/02 se organizó en dos columnas, Reglamento propuesto y Justificación. La aclaración permitió distinguir las referencias utilizadas para elaborar el proyecto del texto regional que debía someterse a revisión y coordinación antes de su eventual adopción.

2.10 A continuación, al iniciar el Capítulo B, se examinó la sección 100.105, que plantea dos vías para realizar una operación en categoría específica: cumplir un escenario estándar aplicable o presentar una evaluación documentada del riesgo y obtener la autorización operacional correspondiente. Durante el debate se solicitó precisar el significado de “escenario estándar”. Se consultó la definición incluida en el proyecto, que vincula dicho escenario con condiciones de diseño, operación y competencia del personal establecidas por la AAC a partir de una evaluación del riesgo aceptable. Este intercambio mostró la necesidad de que los requisitos puedan comprenderse y verificarse mediante condiciones y material de apoyo suficientemente definidos.

2.11 No obstante, el examen de la sección 100.110 sobre autorización del diseño requirió mayor revisión. Se discutió la relación entre la UA individual y el UAS como conjunto, el alcance de la autorización de diseño y su diferencia respecto de un certificado de tipo. La NE/02 proponía distinguir esos instrumentos y prever excepciones delimitadas; las intervenciones evidenciaron que debía comprobarse su compatibilidad con el LAR 21 y con las facultades de cada AAC. En consecuencia, no se consideró suficiente incorporar una figura de autorización sin precisar quién la emite, qué evidencia la sustenta y cuáles son sus efectos y limitaciones.

2.12 En particular, la delegación de Paraguay consultó si una UA amparada por un certificado experimental podría utilizarse para trabajos aéreos y señaló las limitaciones operacionales del régimen vigente. El experto de Bolivia planteó el caso de una empresa que desarrolla un UAS, realiza ensayos y posteriormente pretende utilizarlo en actividades agrícolas remuneradas. Estas consultas permitieron identificar que la realización de ensayos, la aprobación técnica y la autorización para prestar un servicio constituyen cuestiones diferentes, que no podían resolverse mediante una referencia general a un certificado experimental.

2.13 Frente a estas consultas, se contrastaron los propósitos y limitaciones de los certificados y permisos del LAR 21 con las condiciones operacionales del LAR 91 y con la experiencia brasileña expuesta en la reunión. Se reconoció que las soluciones de Brasil deben examinarse dentro de su propio marco jurídico y operacional antes de trasladarlas al proyecto regional. La discusión no concluyó con una autorización general para efectuar trabajos comerciales con aeronaves experimentales ni con una modificación de las restricciones existentes; dejó identificada la necesidad de una revisión conjunta de AIR y OPS sobre los documentos admisibles y las operaciones que pueden amparar.

2.14 De manera complementaria, las secciones sobre requisitos y modificaciones de diseño y sobre UAS fabricados en otro Estado suscitaron consultas acerca de las capacidades de las AAC para evaluar diseños y del tratamiento de aprobaciones extranjeras. Se examinó la necesidad de determinar el alcance de la evidencia del fabricante y la relación entre autorización, aceptación y certificación, evitando asumir que una aprobación emitida en otro Estado debe aceptarse automáticamente. Se solicitó al experto de Brasil coordinar consultas con especialistas de Brasil para ampliar la explicación del Capítulo B y apoyar su evaluación técnica.

2.15 Como resultado de este debate, el Comité Técnico propuso continuar la revisión mediante grupos de expertos, en lugar de dar por concluido el examen de todos los capítulos en la sesión presencial. La propuesta se fundamentó en las dudas técnicas y jurídicas identificadas desde el Capítulo B y en la

necesidad de consultar a especialistas de las AAC. El relator coincidió en que el proyecto requería un examen más detallado, apoyado en las experiencias y desarrollos nacionales, para disponer de un texto aplicable y coherente con las demás disposiciones regionales.

2.16 En consecuencia, la Reunión aceptó el avance alcanzado en el Capítulo A, en la parte revisada por AIR, y la estructura del proyecto por capítulos, manteniendo la coordinación con OPS sobre el contenido de su competencia. Se precisó que aceptar la estructura no significaba aprobar todas las secciones de los Capítulos B a F ni adoptar el proyecto completo de LAR 100. La estructura examinada se presenta a continuación, conservando las denominaciones registradas en la matriz; la denominación y el alcance del Capítulo C deberán armonizarse con los documentos previstos para la categoría específica en la revisión posterior.

Capítulo	Materia	Coordinación
A	Generalidades	OPS / AIR
B	Operaciones de UAS en la categoría específica	AIR / OPS
C	Certificación y aeronavegabilidad de UAS de categoría certificada	AIR
D	Registro, inscripción y marcas	AIR
E	Mantenimiento de la aeronavegabilidad de UAS	AIR
F	Registro de explotadores de UA en la categoría específica (COE)	OPS

2.17 Sobre esta base, se acordó distribuir la revisión de los Capítulos B, C, D y E entre grupos de expertos, con la participación de representantes de distintos Estados. Cada grupo examinará en detalle las secciones de su capítulo, consultará a los especialistas de sus respectivas AAC y trabajará mediante reuniones virtuales en coordinación con el experto en aeronavegabilidad del Comité Técnico. La distribución de responsables y los períodos de trabajo establecidos en el cronograma son los siguientes:

Capítulo	Expertos responsables	Inicio	Fecha límite
A	Comité Técnico del SRVSOP	12/10/2026	30/10/2026
B	Eduardo de Castro y Reinaldo Giusti Egas	12/10/2026	30/10/2026
C	Lucio Chicoma, Luis Osorio, Enrique Gatica y César Silva	12/10/2026	30/10/2026
D	José López, Antonio Lahera y César Silva	12/10/2026	23/10/2026
E	Giuliano Laguardia, Pablo Marín, Christian Valdéz, Elder Ninahuanca y José Romero	19/10/2026	30/10/2026

2.18 Durante la revisión del informe, se observó el literal (g) de la sección 100.005, que excluye del ámbito de aplicación del reglamento las operaciones de UA de hasta 250 gramos realizadas hasta 120 metros (400 pies) AGL en VLOS o EVLOS. Se planteó el caso de una UA de esa masa destinada a trabajos comerciales y se señaló que debía verificarse si la exclusión propuesta impediría su consideración dentro de la categoría específica, aun cuando se presentara la evaluación del riesgo correspondiente. Asimismo, se mencionaron posibles aplicaciones, como la inspección visual de tuberías y sistemas. En consecuencia, se acordó encargar al Comité Técnico la revisión de la aplicación del Capítulo A, en apoyo al Panel de

Expertos, y la verificación de su coherencia con los capítulos pendientes de desarrollo, considerando esta observación al literal (g).

2.19 Para el seguimiento del trabajo, se acordó realizar al menos una revisión cada cinco días mediante reuniones virtuales del Comité Técnico con los grupos asignados. El examen comprenderá cada una de las secciones del capítulo correspondiente y las interfaces con los demás capítulos y reglamentos aplicables, considerando las dudas técnicas y jurídicas identificadas durante la Reunión y las consultas a los especialistas de las AAC. Las propuestas resultantes se coordinarán con OPS y, cuando corresponda, con PEL, de acuerdo con sus competencias.

2.20 Las fechas de cierre por capítulo permitirán disponer de los resultados para su consolidación. Se mantuvo el 5 de noviembre de 2026 como fecha límite para contar con un borrador limpio que pueda presentarse al Panel de Operaciones para su desarrollo final. El Comité Técnico coordinará la participación de expertos AIR cuando sea necesaria para explicar los resultados y resolver observaciones. El Capítulo F, relativo al registro de explotadores, corresponde al área de operaciones. Esta organización del trabajo no modifica el alcance de lo aceptado durante la Reunión: los Capítulos B a E continúan sujetos a revisión y no se consideran aprobados sección por sección.

2.21 En lo relativo al mantenimiento de la aeronavegabilidad, el proyecto del Capítulo E constituye un producto de la tarea y una base para el trabajo posterior. La NE/02 propone responsabilidades del explotador sobre la UA y sus elementos asociados, procedimientos de inspección y mantenimiento, gestión de defectos, control de configuración y software, comprobación después de los trabajos y conservación y transferencia de registros. Asimismo, distingue la constancia de retorno a la operación de la certificación de conformidad de mantenimiento del LAR 43 y remite el régimen certificado a los LAR correspondientes. Estas materias no quedaron aprobadas sección por sección en la sesión y deberán verificarse frente al riesgo operacional y a las condiciones de los documentos que finalmente se definan.

2.22 De la misma forma, el análisis de la NE/02 sobre registro e identificación aporta una distinción que deberá preservarse en el examen del Capítulo D: la inscripción administrativa no equivale a matrícula aeronáutica ni constituye, por sí misma, autorización operacional o acreditación de aeronavegabilidad. La revisión pendiente deberá comprobar la relación con el Anexo 7, el LAR 45 y las leyes nacionales. También deberá conservar la delimitación de los Anexos 6, Parte IV, y Anexo 8, evitando trasladar automáticamente a todas las operaciones de categoría específica los requisitos propios de RPAS certificados o anticipar obligaciones fuera de su ámbito de aplicación.

2.23 Finalmente, el **Adjunto A** en esta parte del informe corresponde a la matriz de Reglamento propuesto y justificación que sirvió de base al examen de la NE/02, con identificación de los acuerdos del Capítulo A y de las materias pendientes. El **Adjunto B** debe recoger el texto del Capítulo A resultante de la revisión AIR y la estructura aceptada como base de trabajo, sujetos a la coordinación indicada con OPS. No corresponde presentar en este último adjunto los capítulos pendientes como texto reglamentario íntegramente aprobado. Esta delimitación permite documentar el resultado presencial y mantener trazabilidad del trabajo que continuará antes de tramitar la propuesta final.

Adjunto A
Propuesta de reglamento LAR UAS categoría específica

Reglamento propuesto	Justificación
<u>Capítulo A:</u> Generalidades	La división por capítulos permite distinguir obligaciones generales, operaciones específicas, documentos de aeronavegabilidad, identificación y mantenimiento. La tarea RPEA/23-02 y las premisas AIR del taller sustentan el capítulo de mantenimiento; las demás materias requieren coordinación con OPS, PEL y los LAR 21, 45 y RPAS.
100.001 Definiciones Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: <u>Aeronave no tripulada (UA):</u> todo aparato que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire distintas de las reacciones de este contra la superficie terrestre y que esté destinado a operar sin piloto a bordo. <u>Aeronave pilotada a distancia (RPA):</u> Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia. Área alejada de terceros: área determinada por el explotador a partir de una distancia horizontal de la UA en operación, en la cual las personas que se encuentran en tierra y que no participan ni han dado su consentimiento para la operación no están expuestas a un riesgo inaceptable para la seguridad. En ningún caso la distancia horizontal entre la UA y dichas personas podrá ser inferior a 30 metros. No será necesario observar este límite cuando exista una barrera física suficientemente resistente para aislar y proteger a esas personas ante un accidente. Escenario estándar: operación de UAS en la categoría específica para la cual la AAC ha establecido condiciones de diseño, operación y competencia del personal, de acuerdo con una evaluación del riesgo operacional aceptable para la AAC.	Técnicamente, las definiciones delimitan sistema, responsable, escenarios y exposición de terceros; la distancia fija de 30 m se sustituye por criterios del escenario y del riesgo. Reglamentariamente, se adopta la denominación «aeronave pilotada a distancia» del Anexo 7 y el Anexo 8, y se evita que el consentimiento traslade al tercero la responsabilidad del explotador. La numeración se corrige a 100.001. • Se corrigió el tema de “piloteada” por “pilotada”, las definiciones aplicables a AIR fueron aceptados por consenso. Se identifican por estar subrayadas. • Se aceptaron las 4 definiciones revisadas por el personal de expertos en aeronavegabilidad.

Reglamento propuesto	Justificación
<u>Estación de pilotaje a distancia (RPS):</u> El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia. Explotador de UA: persona natural o jurídica que utiliza un UAS y es responsable de las funciones operacionales desempeñadas durante la operación. Observador de UA: persona que, mediante observación visual directa de la UA sin ayudas distintas de lentes correctivos, asiste al piloto a distancia en la conducción segura del vuelo. Operación más allá de la línea de visada visual (BVLOS): operación que no cumple las condiciones de una operación VLOS o EVLOS. Operación en línea de visada visual (VLOS): operación en la cual el piloto a distancia mantiene contacto visual directo, sin ayudas distintas de lentes correctivos, con la UA, de modo que pueda conducir el vuelo y evitar colisiones. Operación en línea de visada visual extendida (EVLOS): operación en la cual uno o más observadores de UA mantienen contacto visual directo con la UA y asisten al piloto a distancia para conducir el vuelo y evitar colisiones. Persona involucrada: persona cuya presencia es indispensable para realizar la operación de UA. Persona que presta su consentimiento: persona cuya presencia no es indispensable para realizar satisfactoriamente una operación de UA, pero que, voluntariamente y bajo su propia responsabilidad, acepta expresamente que la UA opere cerca de ella o de las personas sujetas a su tutela legal sin observar los criterios relativos a las áreas alejadas de terceros. <i>Nota: La aceptación de una persona para permanecer próxima a la operación no exime al explotador ni al piloto a distancia del cumplimiento de los requisitos de seguridad aplicables.</i>	

Reglamento propuesto	Justificación
Piloto a distancia: persona que manipula o gestiona directamente los mandos de vuelo de una UA. Registro de explotador de UA en la categoría específica (COE): documento emitido por la AAC que acredita que un explotador ha cumplido el proceso de registro previsto en este reglamento para las operaciones autorizadas. Sede administrativa: lugar en el cual el titular de un COE emitido conforme a este reglamento centraliza la mayor parte de sus actividades de dirección y gestión técnica y operacional. Sistema de aeronave no tripulada (UAS): sistema integrado por la UA y sus elementos asociados.	
100.005 Aplicación y relación con el LAR RPAS (a) Este reglamento establece los requisitos generales aplicables a los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) civiles y clasifica sus operaciones en las categorías abierta, específica y certificada. Las disposiciones del Capítulo A se aplican a las tres categorías, salvo indicación expresa en contrario. (b) Las operaciones de la categoría abierta se rigen por este capítulo; las de la categoría específica, además, por los Capítulos B, D, E y F, según corresponda. La categoría certificada se rige por las disposiciones generales pertinentes de este reglamento y por los requisitos de certificación y operación establecidos en el LAR RPAS y demás LAR aplicables. (c) Para la categoría certificada, el diseño, la certificación de tipo y la emisión del certificado de aeronavegabilidad se rigen por el LAR 21; las marcas y matrícula, por el LAR 45; y el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones del explotador, por el LAR RPAS. Esta remisión no sustituye las atribuciones de la AAC competente ni los actos de certificación y autorización que correspondan.	La disposición fija las categorías, evita remisiones a un Capítulo F inexistente en la propuesta y preserva los regímenes especiales del LAR 21, 45 y RPAS. La masa o finalidad recreativa no justifica por sí sola excluir toda obligación; las condiciones simplificadas deben sustentarse en el riesgo y en la legislación nacional. El régimen de matrícula se precisa en el Capítulo D. • El literal (a) “Sin observaciones”. • Se explicó que este desarrollo se pasará al PEO para la evaluación correspondiente ya que la responsable de la publicación de este reglamento. • Se acordó que en el informe se establezca que el panel de expertos en aeronavegabilidad revisó la estructura del reglamento propuesto el cual consta de: 1) Capítulo A: Generalidades (OPS/AIR) 2) Capítulo B: Operaciones de UAS en la categoría específica (AIR) 3) Capítulo C: Certificación y aeronavegabilidad de UAS de categoría certificada (AIR)

Reglamento propuesto	Justificación
(d) La clasificación de una operación no exime al explotador del cumplimiento de los requisitos aplicables de espacio aéreo, licencias, protección de terceros y demás disposiciones nacionales pertinentes. (e) Este reglamento no se aplica a los globos libres no tripulados, sujetos a la reglamentación que les corresponda. (f) Este reglamento no se aplica a las operaciones recreativas de UA (aeromodelismo) realizadas hasta 120 metros (400 pies) AGL en VLOS o EVLOS. (g) Este reglamento no se aplica a las operaciones de UA de hasta 250 gramos realizadas hasta 120 metros (400 pies) AGL en VLOS o EVLOS.	4) Capítulo D: Registro, inscripción y marcas (AIR) 5) Capítulo E: Mantenimiento de la aeronavegabilidad de UAS (AIR) 6) Capítulo F: Registro de explotadores de UA en la categoría específica (COE) (OPS) - El Panel de Aeronavegabilidad revisó el Capítulo A el cual fue aprobado y se acordó que por ser un Capítulo de OPS debería ser evaluado por dicha área. - Se modificó redacción de literal (b) agregándose los capítulos que son parte de la categoría específica. - Fue cambiado “aeromodelos” por “aeromodelismo” aplicable a la operación. (h) El CT verificará el contenido del Capítulo A, Sección 100.005 a fin de ver temas de real aplicabilidad, como es el caso del literal (g): <i>Este reglamento no se aplica a las operaciones de UA de hasta 250 gramos realizadas hasta 120 metros (400 pies) AGL en VLOS o EVLOS.</i>
<u>Capítulo B:</u> Operaciones de UAS en la categoría específica	El capítulo concentra las condiciones aplicables a operaciones de categoría específica y separa esa categoría de la certificada. Es coherente con la estructura discutida en el taller y con la Subparte B del RBAC 100; su contenido operacional deberá acordarse con OPS.
100.100 Aplicación Este capítulo establece los requisitos para las operaciones de UAS en la categoría específica.	Identifica el ámbito de las secciones subsiguientes y facilita la fiscalización sin extender los requisitos de diseño a la categoría abierta. Corresponde al criterio de proporcionalidad acordado por los expertos. El CT técnico planteó que para tener un trabajo detallado y de real aplicación lo mejor es que se establezca que se aprobó el Capítulo A y la estructura del reglamento, el cual debe ser parte del informe.

Reglamento propuesto	Justificación
	- En relación a los capítulos a partir del Capítulo B deben ser distribuidos entre los expertos de aeronavegabilidad, para ello es recomendable que cada Capítulo sea distribuido a dos expertos (cada uno de un Estado diferente) para que evalúen en detalle cada Sección del Capítulo asignado. - La revisión deberá efectuarse por teleconferencias y coordinarse con el experto en aeronavegabilidad del CT para determinar si lo revisado será la propuesta final. El trabajo deberá ser completada para el 5 de noviembre a fin de que sea presentada al panel de operaciones, para su desarrollo final.
100.105 Disposiciones generales (a) Una operación en la categoría específica solo podrá realizarse cuando: (1) cumpla íntegramente las condiciones de un escenario estándar vigente aplicable a la operación; o (2) el solicitante presente una evaluación documentada del riesgo de la operación prevista, demuestre el cumplimiento de los requisitos aplicables al fabricante, al UAS, a la operación y al piloto a distancia, y obtenga la autorización operacional antes de iniciar el vuelo.	El escenario estándar y la autorización basada en evaluación documentada proporcionan dos vías verificables para graduar las mitigaciones. La referencia comparada es el RBAC 100, 100.103. La definición, publicación y aceptación de escenarios y metodología de riesgo corresponden a la AAC y deben coordinarse con OPS. Se cambian los dos literales por numerales por corresponderle ese desarrollo: Se pregunto por escenario estándar, se aclaro que la definición a este tema se encuentra en las definiciones de este reglamento.
100.110 Autorización del diseño de UAS (a) Solo se permite operar una UA en la categoría específica cuando el diseño del UAS haya sido autorizado conforme a esta sección, teniendo en cuenta el riesgo operacional de la operación prevista, excepto cuando: (1) la UA cuente con un certificado de tipo emitido o aceptado conforme al LAR 21 y se opere dentro del alcance y las limitaciones de dicho certificado; (2) la UA esté amparada por un certificado de aeronavegabilidad especial en categoría experimental o por un permiso de vuelo especial emitido conforme al LAR	La autorización de diseño reúne configuración, limitaciones y evidencia técnica para las operaciones que lo requieran; distingue ese acto de la certificación de tipo del LAR 21 y prevé excepciones delimitadas. El RBAC 100, 100.105, inspira el esquema; el Anexo 8 sustenta el régimen separado de certificación de tipo, sin exigirlo automáticamente a toda categoría específica. Su aplicación requiere definir autoridad, procedimiento y alcance jurídico en cada Estado. El párrafo (a) no tuvo observaciones. Sin embargo, se debe desarrollar en la CA el por qué se debe usarse

Reglamento propuesto	Justificación
21 y se opere exclusivamente para los propósitos y dentro de las limitaciones de ese documento; o (3) el escenario estándar aplicable establezca expresamente que la operación puede realizarse sin autorización de diseño, siempre que se cumplan íntegramente sus condiciones. (b) Para obtener la autorización de diseño, el solicitante deberá demostrar el cumplimiento de los requisitos aplicables de la sección 100.115 y presentar: (c) la identificación del modelo de UAS, su configuración y las versiones de software que afecten la seguridad de la operación; (d) las limitaciones, instrucciones y procedimientos de vuelo y mantenimiento necesarios para operar y mantener el UAS; (e) un análisis de seguridad del diseño que identifique los peligros, sus consecuencias y las medidas de mitigación vinculadas con las características del UAS; (f) un informe que relacione cada requisito de diseño aplicable con la evidencia de cumplimiento, incluidos los análisis y ensayos que correspondan; y (g) una declaración del solicitante de que el diseño cumple los requisitos aplicables. (h) El explotador mantendrá el UAS dentro de la configuración y las limitaciones del diseño autorizado. No podrá operar la UA cuando la autorización de diseño exigible no esté vigente o cuando el UAS haya dejado de ajustarse al diseño autorizado, sin perjuicio de lo dispuesto en la sección 100.120. (i) La autorización de diseño no constituye un certificado de tipo ni sustituye el documento de aeronavegabilidad y la autorización operacional que sean exigibles. Si el riesgo de una operación no puede mitigarse dentro de la categoría específica, dicha operación no podrá realizarse en esta categoría y se	

Reglamento propuesto	Justificación
sujetará a los requisitos aplicables a la categoría certificada del LAR 21 y del LAR RPAS.	
100.115 Requisitos de diseño de UAS (a) Cuando se requiera una autorización de diseño conforme a la sección 100.110, el solicitante debe demostrar, mediante medios de cumplimiento proporcionales al riesgo operacional previsto, que el UAS cumple los siguientes requisitos de diseño: (1) Proporciona al piloto remoto información y alertas pertinentes sobre la condición de la UA. (2) Cuenta con un sistema de navegación cuyo desempeño y confiabilidad son suficientes para garantizar la seguridad de la operación. (3) Cuenta con un sistema de comunicaciones y control adecuado para la operación prevista. (4) Cuenta con capacidad para recuperarse de situaciones de emergencia. (5) Cuenta con un sistema adecuado de luces anticollisión, cuando corresponda. (6) Para operaciones nocturnas, cuenta con un sistema adecuado de luces de navegación, cuando corresponda. (7) Puede controlarse y maniobrarse dentro de su envolvente de vuelo sin exigir a la tripulación remota habilidades ni un estado de alerta excepcionales. (8) Cuenta con un sistema adecuado de generación, almacenamiento y distribución de energía. (9) Cuenta con un sistema de propulsión adecuado para todas las condiciones de operación y maniobras previstas. (10) El sistema de almacenamiento de combustible o energía que alimenta la propulsión de la UA:	Las funciones enumeradas cubren peligros de control, energía, estructura, software, fallas y entorno de operación; la demostración debe corresponder al riesgo y al escenario. Se adaptan criterios del RBAC 100, 100.107, y principios de diseño del Anexo 8 para RPA certificadas. Los numerales «cuando corresponda» no dispensan del análisis de aplicabilidad, que debe quedar documentado; pruebas y niveles de desempeño se desarrollarán en MAC. El CT técnico planteó que para tener un trabajo detallado y de real aplicación lo mejor es que se establezca que se aprobó el Capítulo A y la estructura del reglamento, el cual debe ser parte del informe. En relación a los capítulos a partir de B deben ser distribuidos entre los expertos de aeronavegabilidad, para ello es recomendable que cada Capítulo sea distribuido a dos expertos (cada uno de un Estado diferente) para que evalúen en detalle cada Sección del Capítulo asignado. La revisión deberá efectuarse por teleconferencias y coordinarse con el experto en aeronavegabilidad del CT para determinar si lo revisado será la propuesta final. El trabajo deberá ser completada para el 5 de noviembre a fin de que sea presentada al panel de operaciones, para su desarrollo final.

Reglamento propuesto	Justificación
(i) resiste las cargas previstas en todas las fases de operación; y (ii) está construido, dispuesto e instalado de modo que se reduzcan al mínimo las condiciones peligrosas para la UA. (11) Está diseñado para reducir al mínimo el riesgo de inicio y propagación de incendios, cuando corresponda. (12) El software funciona de manera adecuada y confiable. (13) Las estructuras primarias de la aeronave resisten las cargas previstas en todas las fases de operación. (14) Las estructuras primarias de la aeronave están diseñadas y fabricadas mediante métodos aceptables de diseño y producción. (15) El diseño de los mandos y sus sistemas reduce al mínimo la posibilidad de bloqueo y funcionamiento involuntario. Esto comprende la prevención de montajes incorrectos y de la activación no intencional de dispositivos de bloqueo de las superficies de control. (16) El diseño de cada mando y sistema de mando permite operarlo con la facilidad y precisión apropiadas para su función. (17) Presenta resistencia frente a interacciones electrónicas no autorizadas, intencionales o no, cuando corresponda. (18) Todos los sistemas están diseñados para reducir al mínimo los errores de operación que puedan contribuir a generar peligros. (19) Cada componente de un sistema esencial para la seguridad del vuelo: (i) es de un tipo y diseño apropiados para la función prevista; y	

Reglamento propuesto	Justificación
(ii) está instalado conforme a las limitaciones especificadas para ese componente. (20) Los sistemas necesarios para la operación segura del UAS funcionan adecuadamente. (21) Puede operar con seguridad en todas las condiciones operacionales y ambientales posibles y previstas en su perfil de operación. (22) Cada sistema del UAS, considerado individualmente o en relación con otros sistemas, está diseñado e instalado de modo que su funcionamiento o falla no produzca riesgos inaceptables para la seguridad operacional. (23) Puede mantener el vuelo y el control de forma continua en caso de impacto de un rayo; en caso contrario, las instrucciones de operación del UAS incluyen una limitación que prohíbe operar en condiciones meteorológicas propicias para la actividad eléctrica. (24) Cumple niveles adecuados de ruido, cuando corresponda. (25) Cuando se requiera registrar datos de vuelo para la operación solicitada, el solicitante debe demostrar que el UAS conserva fecha, posición, altitud y estado del enlace de mando y control en un formato recuperable. (26) Cuenta con equipos y sistemas apropiados para las características del espacio aéreo en el que se prevé operarlo.	
100.120 Modificaciones al diseño Toda modificación del diseño de un UAS autorizado conforme a este capítulo solo podrá realizarse después de que el titular de la autorización haya asegurado que el diseño modificado cumple todos los requisitos aplicables.	Los cambios de diseño pueden invalidar límites, ensayos y mitigaciones previamente aceptados. El titular debe demostrar la conformidad del diseño modificado y el explotador controlar la configuración antes de operar. La referencia comparada es RBAC 100, 100.109; corresponde definir en material guía cuándo un cambio exige aprobación o modificación de autorización.

Reglamento propuesto	Justificación
100.125 Autorización de diseño de un UAS fabricado en otro Estado El solicitante de una autorización de diseño para un UAS fabricado en otro Estado debe cumplir los requisitos de este capítulo y presentar los documentos técnicos del fabricante y la evidencia de conformidad del diseño que sustenten su solicitud.	Permite evaluar diseños fabricados fuera del Estado con evidencia técnica suficiente, sin reconocer automáticamente aprobaciones extranjeras. El principio de demostrar el cumplimiento local figura en RBAC 100, 100.111, aunque la prueba de elegibilidad exigida en Brasil no se traslada literalmente. La AAC conserva la competencia para verificar los requisitos aplicables.
100.130 Medios de cumplimiento alternativos El solicitante que proponga un medio de cumplimiento alternativo para una característica particular del diseño o de la operación debe demostrar que alcanza un nivel de seguridad equivalente e incluir la justificación en su solicitud de autorización de diseño.	Los medios alternativos evitan imponer una tecnología o método único cuando puede demostrarse un nivel de seguridad equivalente para la función y el riesgo previstos. Se requiere trazabilidad entre requisito, evidencia y decisión de la AAC. Es comparable con RBAC 100, 100.113, y con el enfoque basado en riesgo del taller.
Capítulo C: Certificación y aeronavegabilidad de UAS de categoría certificada	La denominación corregida comprende los documentos previstos para UA de categoría específica y la remisión a RPA certificadas; la denominación anterior excluía erróneamente las secciones 100.200 y 100.210. El Anexo 8 y el LAR 21 deben conservar su ámbito propio de certificación de tipo.
100.200 Disposiciones generales (a) Solo se permite operar una UA en la categoría específica cuando cuente con un documento de aeronavegabilidad válido y apropiado para la operación, emitido conforme a este capítulo o al LAR 21, salvo que el escenario estándar aplicable autorice expresamente la operación sin ese documento y se cumplan íntegramente sus condiciones. La UA deberá estar identificada conforme al Capítulo D y mantenerse en condiciones de operación segura. (b) Una RPA que se utilice en una operación de la categoría certificada debe contar con un certificado de aeronavegabilidad válido, emitido conforme al LAR 21. Las condiciones para operar el RPAS y las obligaciones del explotador se rigen por el LAR RPAS. (c) Los certificados y autorizaciones de este capítulo no sustituyen la autorización operacional exigida para la categoría específica	Separa la condición técnica de una UA concreta, la autorización operacional y la certificación del explotador. El RBAC 100, 100.201, distingue documentos de aeronavegabilidad para la categoría específica y la certificada; los documentos nacionales propuestos necesitan base legal y armonización con LAR 21. Una excepción de escenario estándar debe ser expresa y sustentada.

Reglamento propuesto	Justificación
ni la certificación del explotador exigible para la categoría certificada.	
100.205 Vuelos experimentales y vuelos especiales La AAC podrá emitir un certificado de aeronavegabilidad especial en categoría experimental o un permiso de vuelo especial para una UA, de conformidad con las disposiciones aplicables del LAR 21. El vuelo se limitará a los propósitos, condiciones y período establecidos en el respectivo documento y en la autorización operacional que corresponda. La autorización de diseño del Capítulo B no habilita por sí sola estos vuelos.	Los vuelos de ensayo, traslado y otros propósitos especiales requieren límites de propósito, período y condiciones técnicas; una autorización de diseño no basta para habilitarlos. RBAC 100, 100.203, ofrece la referencia comparada. Deben verificarse los tipos de certificado y permiso que admita el LAR 21 y la legislación estatal antes de adoptar el texto.
100.210 Certificado de aeronavegabilidad especial para UA de diseño autorizado (a) El solicitante que pretenda utilizar en una operación no experimental de categoría específica una UA cuyo diseño haya sido autorizado conforme a la sección 100.110 deberá obtener, antes de operar, un certificado de aeronavegabilidad especial para esa UA, salvo que el escenario estándar aplicable autorice expresamente la operación sin dicho certificado. La solicitud identificará la UA, el UAS, la autorización de diseño vigente y la configuración aplicable. (b) El solicitante acreditará la identificación de la UA conforme al Capítulo D, presentará una declaración del fabricante de que el UAS se ajusta al diseño autorizado y aportará evidencia de que la UA se encuentra en condiciones de operación segura. Asimismo, pondrá la UA a disposición de la AAC y facilitará las inspecciones, demostraciones o ensayos que correspondan al riesgo de la operación. (c) El explotador operará la UA dentro de las limitaciones del certificado y mantendrá las condiciones de aeronavegabilidad aplicables. El certificado especial no constituye certificación de tipo ni habilita operaciones de categoría certificada; tampoco sustituye la autorización operacional exigible.	El certificado especial propuesto vincula cada UA con el diseño autorizado y con su configuración, mediante declaración de conformidad y verificación de condición. Es comparable con RBAC 100, 100.205. No equivale a certificado de tipo ni autorización operacional. La facultad de expedición, nombre y clase del documento deben incorporarse al LAR 21 o habilitarse en la legislación nacional; la eventual exención por escenario ha de ser expresa.

Reglamento propuesto	Justificación
100.215 Certificado de aeronavegabilidad de una RPA de tipo certificado La emisión del certificado de aeronavegabilidad de una RPA que cuente con certificado de tipo, así como su clase, vigencia y condiciones, se regirá por el LAR 21. Se aplicarán además los requisitos operacionales del LAR RPAS.	La RPA de tipo certificado se mantiene bajo el régimen de emisión y validez del LAR 21 y de operación del LAR RPAS. Ello evita duplicar un certificado en el LAR 100. La separación corresponde al Anexo 8, Parte II, y al RBAC 100, 100.207, con atención a la aplicación futura de la Enmienda 110 a partir del 26 de noviembre de 2026.
100.220 Vigencia y mantenimiento de las condiciones (a) El titular de un certificado de aeronavegabilidad especial para UA de diseño autorizado solo podrá utilizarlo mientras la UA corresponda al diseño autorizado, conserve la identificación exigida por el Capítulo D, no presente una condición insegura y cumpla las limitaciones y condiciones de mantenimiento aplicables. Deberá abstenerse de operar cuando alguna de estas condiciones deje de cumplirse. (b) Toda modificación que afecte la conformidad con el diseño autorizado deberá evaluarse conforme a la sección 100.120 antes de continuar las operaciones. El propietario o explotador pondrá a disposición de la AAC la evidencia de la conformidad y del mantenimiento de las condiciones que sustentan el certificado. (c) La vigencia de los certificados de aeronavegabilidad emitidos conforme al LAR 21 y de los permisos de vuelo especiales se regirá por dicho reglamento y por las limitaciones consignadas en cada documento.	La vigencia del documento depende de conformidad con el diseño, identificación, ausencia de condición insegura y cumplimiento de limitaciones. El control evita que una modificación invalide el fundamento técnico de emisión. La solución es comparable con RBAC 100, 100.209; las reglas concretas de suspensión y pérdida de validez deben concordar con el LAR 21 y la legislación nacional.
<u>Capítulo D:</u> Registro, inscripción y marcas	La separación entre inscripción administrativa y matrícula evita presentar una constancia nacional como certificado de matrícula. El Anexo 7 dispone marcas, placa y certificado de matrícula para aeronaves sujetas a registro; la simplificación nacional solo procede dentro del ámbito que permita la legislación del Estado y sin habilitar por sí solas operaciones internacionales.
100.300 Aplicación	Delimita el registro simplificado a operaciones nacionales amparadas por legislación estatal y preserva la matrícula cuando resulte exigible, incluso

Reglamento propuesto	Justificación
(a) Este capítulo establece la inscripción administrativa y la identificación de las UA que operen en las categorías abierta y específica. Para las RPA que operen en la categoría certificada, el registro aeronáutico, la placa de identificación y las marcas de nacionalidad y matrícula se rigen por el LAR 45 y las disposiciones nacionales aplicables. (b) Cuando una UA de tipo certificado opere en la categoría específica, conservará su registro aeronáutico, certificado de matrícula y marcas conforme al LAR 45. La categoría de la operación no modifica su condición registral.	para una UA de tipo certificado que opere en categoría específica. La clase de operación no cambia por sí misma la condición registral. Se observa el Anexo 7 y se utiliza el RBAC 100, 100.301, como referencia administrativa.
100.305 Inscripción administrativa de UA de las categorías abierta y específica (a) Antes de operar, el propietario o explotador deberá inscribir ante la AAC cada UA que se utilice en las categorías abierta o específica, salvo aquella que ya esté inscrita en el registro aeronáutico conforme a la sección 100.300(b). La solicitud identificará, como mínimo, al propietario, al explotador cuando sea distinto, al fabricante, al modelo, al número de serie o identificador único del equipo y a la persona responsable de mantener actualizada la información. (b) La AAC asignará un número de inscripción a cada UA y emitirá una constancia que permita vincularla con la persona registrada y con el equipo identificado. El titular conservará la constancia y la pondrá a disposición de la AAC durante las operaciones. (c) El titular de la inscripción deberá identificar al explotador efectivo de la UA cuando la AAC lo requiera. La inscripción administrativa no constituye matrícula aeronáutica, certificado de aeronavegabilidad ni autorización operacional.	La identificación unívoca del equipo y de las personas responsables permite supervisión y trazabilidad de incidentes y mantenimiento. La constancia administrativa no confiere matrícula, aeronavegabilidad ni autorización operacional. El RBAC 100, 100.301, ofrece una solución comparada; su implantación requiere base legal para el registro simplificado.
100.310 Vigencia y actualización de la inscripción (a) La inscripción permanecerá vigente durante el período que establezca la AAC, siempre que se mantengan las condiciones	Las transferencias, pérdidas y cambios de identificación deben reflejarse antes de continuar operando para evitar atribuciones erróneas y certificados desvinculados de la UA. La AAC puede fijar plazos y medios

Reglamento propuesto	Justificación
que sustentaron su emisión. El titular solicitará su renovación antes del vencimiento, cuando corresponda. (b) El titular comunicará a la AAC, en la forma y plazo que esta establezca, los cambios de propietario, explotador, identificación o configuración que afecten los datos inscritos, así como la pérdida, destrucción o retiro definitivo de la UA. La AAC actualizará o cancelará la inscripción, según corresponda. (c) Cuando se transfiera una UA, el transmitente y el adquirente asegurarán que la información registral se actualice antes de que el nuevo explotador inicie operaciones. Las condiciones del certificado previsto en la sección 100.210 deberán verificarse cuando la transferencia afecte los datos consignados en él.	administrativos según su capacidad. Es coherente con los principios de identificación del Anexo 7 y el mecanismo de actualización del RBAC 100, 100.301.
100.315 Número de inscripción e identificación física (a) Toda UA inscrita conforme a la sección 100.305 deberá llevar su número de inscripción en forma legible y durable, en la superficie exterior o en un compartimiento fácilmente accesible sin herramientas. El número deberá corresponder a la constancia de inscripción vigente. (b) Si las dimensiones o la configuración de la UA impiden utilizar el tamaño ordinario de la identificación, se utilizará el mayor tamaño practicable en un lugar accesible. La AAC podrá establecer un método alternativo que preserve la identificación inequívoca de la UA. (c) La UA cuyo diseño haya sido autorizado conforme a la sección 100.110 deberá conservar, además, la identificación del fabricante, modelo, número de serie y configuración requerida por la autorización de diseño y por su certificado de aeronavegabilidad especial, cuando corresponda.	La marca legible y durable permite vincular la UA con su constancia y registros técnicos; la ubicación alternativa atiende aeronaves pequeñas. No reemplaza las marcas de nacionalidad y matrícula cuando sean exigibles. Se adapta el RBAC 100, 100.301, y se preserva el régimen del Anexo 7.

Reglamento propuesto	Justificación
100.320 Registro aeronáutico, placas y marcas de RPA certificadas (a) Las RPA que operen en la categoría certificada deberán estar inscritas en el registro aeronáutico y llevar las placas y marcas de nacionalidad y matrícula exigidas por el LAR 45. Los motores, hélices y componentes sujetos a identificación se registrarán por ese mismo reglamento, cuando corresponda. (b) La emisión, modificación y cancelación del certificado de matrícula se efectuarán conforme a la legislación y los procedimientos del Estado de matrícula. La asignación, colocación, exhibición y eliminación de marcas se registrarán por el LAR 45. La documentación exigible durante la operación se rige por el LAR RPAS.	Las UA sujetas a matrícula conservan el registro aeronáutico y las marcas prescritas, cualquiera que sea la categoría operacional. El Anexo 7 regula marcas, placas y certificado de matrícula; el LAR 45 y la legislación estatal deben concretar su aplicación. Se amplía el epígrafe para no limitarlo a la categoría certificada.
100.325 Protección y modificación de la identificación (a) Se prohíbe alterar, sustituir, ocultar o utilizar en otra UA el número de inscripción, la placa de identificación o las marcas requeridas por este capítulo, salvo autorización de la AAC o disposición expresa de la reglamentación aplicable. (b) La remoción temporal de una placa necesaria para efectuar mantenimiento deberá documentarse y conservar su trazabilidad. La placa se reinstalará únicamente en la UA de la que fue retirada. Para las RPA sujetas al LAR 45, la remoción e instalación de placas se registrarán por la sección 45.110.	La prohibición de alterar identificadores protege la trazabilidad de la UA y de sus componentes. La remoción por mantenimiento debe ser documentada y no permite transferir la placa a otra aeronave. La referencia comparada es RBAC 100, 100.301(e) a (h); la remisión al LAR 45 debe verificarse antes de publicación.
100.330 Comprobación por la AAC El propietario, titular de la inscripción o explotador deberá presentar a la AAC, cuando esta lo requiera, la constancia de inscripción o el certificado de matrícula, según corresponda, y permitir la comprobación de la identificación física de la UA frente a los datos registrados.	La AAC necesita contrastar la constancia o certificado con la identificación física para supervisar inscripciones y evitar suplantaciones. La obligación se limita a exhibir documentos y permitir la comprobación; su base administrativa requiere adecuación a la legislación nacional.

Reglamento propuesto	Justificación
<u>Capítulo E:</u> Mantenimiento de la aeronavegabilidad de UAS	El capítulo reúne controles de condición técnica durante la vida operativa y distingue categorías abierta, específica y certificada. Las premisas del taller sustentan la proporcionalidad; el Anexo 6 Parte IV, capítulo 8, sirve de referencia para RPAS certificados internacionales con aplicación diferida, y no impone directamente idénticos controles a la categoría específica.
100.400 Aplicación y responsabilidades (a) El explotador o, en su ausencia, el propietario es responsable de que el UAS se mantenga en condiciones de operación segura. Esta responsabilidad comprende la UA y los elementos asociados cuya condición afecte la seguridad del vuelo, incluidas la estación de pilotaje a distancia, el enlace de mando y control y los equipos de lanzamiento y recuperación bajo su control, cuando correspondan. (b) Las exigencias de este capítulo se aplican según la categoría de operación, la condición de diseño de la UA y las limitaciones de la autorización operacional o del certificado de aeronavegabilidad. El explotador no iniciará ni continuará un vuelo cuando conozca un defecto o daño que pueda comprometer la operación segura.	El control de la UA y de elementos asociados que afectan el vuelo evita limitar la responsabilidad al componente aeronave; la contratación no desplaza la responsabilidad del explotador. El RBAC 100, 100.401, atribuye responsabilidad al operador o, en su ausencia, al propietario. El Anexo 6 Parte IV, 8.1.1, cubre RPA y RPS en su ámbito específico futuro.
100.405 UAS de categoría abierta (a) El explotador deberá mantener el UAS conforme a las instrucciones vigentes del fabricante, incluidas las inspecciones, sustituciones, actualizaciones y limitaciones aplicables a sus elementos esenciales para la seguridad. (b) Antes del vuelo, el piloto a distancia verificará la condición aparente de la UA, su fuente de energía, controles, enlaces y elementos necesarios para la operación prevista. Los defectos que afecten la seguridad se corregirán antes de operar. El explotador conservará evidencia de los trabajos significativos que haya efectuado.	Para el menor riesgo de la categoría abierta se priorizan instrucciones del fabricante, comprobación previa y corrección de defectos sin imponer un programa formal universal. Es una opción regulatoria nacional proporcional al riesgo, derivada de las premisas del taller, cuya coordinación con el capítulo de operaciones abiertas corresponde al panel OPS.

Reglamento propuesto	Justificación
100.410 UAS de categoría específica (a) El explotador deberá establecer y aplicar procedimientos de mantenimiento e inspección adecuados al diseño autorizado, a la operación prevista y al riesgo evaluado. Cumplirá las instrucciones del fabricante y las condiciones de la autorización de diseño, del escenario estándar, de la autorización operacional y del certificado especial previsto en la sección 100.210, según corresponda. (b) Los procedimientos identificarán, como mínimo, los elementos del UAS que deban inspeccionarse, las tareas y sus intervalos o criterios de ejecución, las condiciones de almacenamiento y sustitución de componentes, la gestión y corrección de defectos, las inspecciones después de sucesos que puedan afectar la condición del UAS, el control de actualizaciones de software relevantes para la seguridad y las verificaciones necesarias después del mantenimiento. (c) Cuando la AAC haya aprobado o aceptado un programa o instrucciones particulares de mantenimiento como condición de la autorización o del certificado especial, el explotador solo podrá apartarse de ellos mediante el procedimiento que la AAC haya autorizado. (d) Cuando la operación requiera altímetro, transpondedor u otros equipos cuya exactitud o desempeño dependa de pruebas periódicas, el explotador cumplirá las pruebas y plazos establecidos en las condiciones de la autorización operacional, en las instrucciones del fabricante y en la reglamentación técnica expresamente aplicable. Conservará los resultados de dichas pruebas en los registros del UAS.	Los procedimientos de inspección, defectos, software, componentes y pruebas se derivan del diseño, escenario y autorización, lo que permite verificar mitigaciones de mantenimiento. Las pruebas de altimetría o transpondedor solo se exigen si equipos y normas técnicas son aplicables; no se importan plazos de UAS de tipo certificado del RBAC 100, 100.411 y 100.413. El Anexo 6 Parte IV, 8.3, orienta solo su ámbito certificado internacional.
100.415 Conformidad del diseño y modificaciones en la categoría específica (a) El explotador de una UA con diseño autorizado deberá mantener la configuración del UAS conforme a dicho diseño,	La conformidad con el diseño y la evaluación previa de modificaciones impiden que cambios físicos o de software anulen las mitigaciones aceptadas. Deben documentarse origen, versión, compatibilidad y verificación del software relevante. La propuesta enlaza 100.120 con el

Reglamento propuesto	Justificación
incluidas la identificación, procedencia, compatibilidad y verificación de las versiones de software que afecten la seguridad, los componentes y las limitaciones que afecten la seguridad de la operación. (b) Toda modificación o reparación que pueda afectar esa conformidad, las características de vuelo o las mitigaciones del riesgo se evaluará conforme a la sección 100.120 y a las condiciones de la autorización operacional antes de volver a operar. El explotador conservará los datos que permitan determinar la configuración resultante.	control de condición del explotador; RBAC 100, 100.109, ofrece referencia comparada.
100.420 Ejecución del mantenimiento y retorno a la operación (a) El explotador se asegurará de que las tareas sean ejecutadas por personas cuya competencia y autorización para las tareas asignadas hayan sido determinadas y documentadas por el explotador, y con arreglo a instrucciones técnicas aplicables, herramientas apropiadas y procedimientos establecidos por el fabricante o aceptados por la AAC, cuando corresponda. (b) Después de efectuar mantenimiento, reparación o modificación en un UAS de categoría específica, el explotador verificará que el trabajo esté terminado, los defectos pertinentes estén corregidos y el UAS cumpla las pruebas o comprobaciones requeridas antes de autorizar su retorno a la operación. Dejará constancia de la tarea, fecha, resultado e identidad de quien ejecutó y verificó el trabajo. (c) La constancia prevista en el párrafo (b) no constituye por sí misma una certificación de conformidad de mantenimiento conforme al LAR 43. Cuando ese reglamento resulte aplicable por disposición expresa, se cumplirán sus requisitos sobre personal, registros y certificación de conformidad de mantenimiento.	La competencia documentada, las instrucciones y la verificación posterior reducen errores de mantenimiento y permiten decidir el retorno a la operación. La constancia propuesta no debe confundirse con la conformidad de mantenimiento del LAR 43, exigible cuando ese régimen sea aplicable. El Anexo 6 Parte IV, 8.1.2 y 8.1.5, se refiere a RPAS certificados internacionales desde su fecha de aplicación.

Reglamento propuesto	Justificación
100.425 Registros y transferencia en la categoría específica (a) El explotador conservará, durante la operación del UAS y conforme a las condiciones que establezca la AAC, los registros que permitan determinar su configuración, las inspecciones y tareas realizadas, los defectos y sus correcciones, las sustituciones de componentes, las modificaciones, las versiones de software que afecten la seguridad y el cumplimiento de las limitaciones de mantenimiento aplicables. Los registros podrán ser físicos o electrónicos y deberán conservar su legibilidad, integridad y trazabilidad de correcciones durante el plazo establecido por la AAC según el riesgo y el tipo de registro. (b) Los registros deberán identificar el UAS y sus elementos relevantes, la fecha o utilización a que se refiere cada tarea, el trabajo efectuado, su resultado y la persona responsable. El explotador los pondrá a disposición de la AAC cuando esta los solicite. (c) Cuando se transfiera la propiedad o explotación del UAS, se entregarán al nuevo responsable los registros necesarios para determinar su condición, configuración y mantenimiento pendiente. La transferencia no exime al nuevo explotador de verificar las condiciones del certificado o autorización aplicable antes de operar.	Los registros deben permitir determinar condición, configuración, trabajo efectuado y mantenimiento pendiente, conservar integridad en soporte físico o electrónico y acompañar la transferencia del UAS. La AAC define plazos proporcionados para la categoría específica. Como referencias comparadas se emplean RBAC 100, 100.415 y 100.417 (para UAS de tipo certificado), y Anexo 6 Parte IV, 8.4 (RPAS certificados internacionales a partir de 2030), sin trasladar sus plazos mecánicamente.
100.430 RPAS de categoría certificada El control y los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de un RPAS utilizado en la categoría certificada, incluidas las responsabilidades del explotador, el programa de mantenimiento, la gestión de defectos, los registros, la certificación de conformidad de mantenimiento y la notificación de fallas, se rigen por el Capítulo F del LAR RPAS, secciones	La remisión preserva un régimen completo de programa, registros y conformidad de mantenimiento para RPAS certificados, con arreglo al LAR RPAS y a los LAR 43 y 145 cuando sean aplicables. El Anexo 6 Parte IV, capítulo 8, y el Anexo 8 sustentan la armonización futura dentro de su ámbito.

Reglamento propuesto	Justificación
RPAS.705 a RPAS.760, y por los LAR 43 y 145, según corresponda.	

Adjunto B del informe sobre el asunto 2

Notas sobre la presentación de la enmienda

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación: el texto que ha de suprimirse aparece tachado

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

texto que ha de suprimirse

nuevo texto que ha de insertarse, cuando ya existe un reglamento previamente publicado

nuevo texto que ha de sustituir al actual

LAR 100

Aeronaves no tripuladas (UAS)

Capítulo A: Generalidades

100.001 Definiciones, abreviaturas y símbolos

- (a) Las siguientes definiciones son de aplicación en este reglamento:

Aeronave no tripulada (UA): todo aparato que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire distintas de las reacciones de este contra la superficie terrestre y que esté destinado a operar sin piloto a bordo.

Aeronave pilotada a distancia (RPA): Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

.....

Estación de pilotaje a distancia (RPS): El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia.

.....

Sistema de aeronave no tripulada (UAS): sistema integrado por la UA y sus elementos asociados.

.....

100.005 Aplicación y relación con el LAR RPAS

- (a) Este reglamento establece los requisitos generales aplicables a los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) civiles y clasifica sus operaciones en las categorías abierta, específica y certificada. Las disposiciones del Capítulo A se aplican a las tres categorías, salvo indicación expresa en contrario.
- (b) Las operaciones de la categoría abierta se rigen por este capítulo; las de la categoría específica, además, por los Capítulos B, D, E y F, según corresponda. La categoría certificada se rige por las disposiciones generales pertinentes de este reglamento y por los requisitos de certificación y operación establecidos en el LAR RPAS y demás LAR aplicables.
- (c) Para la categoría certificada, el diseño, la certificación de tipo y la emisión del certificado de aeronavegabilidad se rigen por el LAR 21; las marcas y matrícula, por el LAR 45; y el mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones del explotador, por el LAR RPAS. Esta remisión no sustituye las atribuciones de la AAC competente ni los actos de certificación y autorización que correspondan.
- (d) La clasificación de una operación no exime al explotador del cumplimiento de los requisitos aplicables de espacio aéreo, licencias, protección de terceros y demás disposiciones nacionales pertinentes.
- (e) Este reglamento no se aplica a los globos libres no tripulados, sujetos a la reglamentación que les corresponda.
- (f) Este reglamento no se aplica a las operaciones recreativas de UA (aeromodelismo) realizadas hasta 120 metros (400 pies) AGL en VLOS o EVLOS.

- (g) Este reglamento no se aplica a las operaciones de UA de hasta 250 gramos realizadas hasta 120 metros (400 pies) AGL en VLOS o EVLOS.

.....

3. Informe sobre el Asunto 3. Oportunidades de mejora del LAR CAMO

3.1 Inicialmente, la Reunión examinó la Nota de Estudio NE/03 relativa a las oportunidades de mejora del LAR CAMO. El examen permitió aceptar ajustes para precisar los privilegios vinculados al certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), los recursos de la organización, el control de servicios, el sistema de calidad y el contenido del manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME), con las modificaciones de redacción acordadas durante el debate.

3.2 Como antecedente, se recordó que el primer borrador del LAR CAMO se desarrolló durante la RPEA/21 y que el trabajo reglamentario se completó en la RPEA/22. La NE/03 tomó como referencia la Primera Edición, con fecha de aplicación del 26 de febrero de 2026, y examinó las observaciones formuladas sobre el texto trabajado en la reunión anterior. Al respecto, se explicó que la edición publicada incorporaba ajustes adicionales, por lo que la revisión debía efectuarse sobre esa edición.

3.3 En ese contexto, la nota identificó trece comentarios textuales del relator, de los cuales derivaron, junto con cinco ajustes correlativos, diecinueve entradas de enmienda. La propuesta diferenció las correcciones editoriales de las modificaciones de obligaciones o privilegios que requerían una decisión técnica expresa. Este criterio permitió examinar cada cambio junto con su justificación y comprobar su concordancia con otras disposiciones del reglamento.

3.4 Seguidamente, el Comité Técnico presentó la propuesta en sustitución del relator, quien no pudo efectuar la exposición, y condujo su revisión mediante la matriz de texto vigente, revisión propuesta y justificación. El trabajo se desarrolló los días 6 y 7 de octubre de 2026, con la participación de los expertos presentes y de quienes intervinieron a distancia; las redacciones se discutieron y ajustaron durante la sesión antes de someterlas al consenso del Panel.

3.5 En primer término, se examinó CAMO.130(b)(3), cuyo texto mezclaba la emisión del ARC con la extensión de su validez y mencionaba un certificado emitido por la AAC. La propuesta distinguía ambas actuaciones y reconocía a la CAMO como emisora, en concordancia con CAMO.325 y el Apéndice 2, que atribuyen la expedición al personal autorizado en representación de la organización. La revisión mantuvo un máximo de dos extensiones de un año, las condiciones de entorno controlado y la prohibición de proceder cuando existan pruebas o razones para suponer que la aeronave no está en condiciones aeronavegables.

3.6 Durante el debate, los expertos analizaron la referencia a un ARC emitido por otra CAMO y su relación con la definición de entorno controlado, que contempla la gestión por una única organización durante los últimos doce meses. La discusión se centró en evitar que la mención de otra CAMO se interpretara como una excepción autónoma que permitiera prescindir de las condiciones del Apéndice 2. Tras revisar las remisiones y contrastar las opiniones de las delegaciones, el Panel alcanzó consenso sobre la propuesta, vinculando la emisión y las extensiones a las condiciones aplicables del reglamento.

3.7 Asimismo, el experto de Brasil que participó de forma remota solicitó aclarar por qué el nuevo texto no mantenía la posibilidad de que la autoridad emitiera el ARC y mostró, como referencia para el debate, la forma en que la reglamentación europea distribuye los privilegios y las disposiciones de revisión de aeronavegabilidad. El Comité Técnico explicó que el modelo regional adoptado asigna esta actuación a la organización y a su personal autorizado, mientras la AAC conserva sus funciones de aprobación y vigilancia. La comparación permitió corroborar que la estructura del LAR responde a una decisión regional y que la corrección no transfiere a la autoridad una responsabilidad del proveedor de servicios.

3.8 Por otra parte, la Reunión revisó conjuntamente CAMO.135(d) y CAMO.310. Se aceptó retirar el término «equipamientos» de la enumeración de la autoevaluación para incorporarlo expresamente en la sección de instalaciones. La finalidad fue ordenar los requisitos de recursos de la CAMO, sin eliminar la obligación de disponer de equipamiento ni exigirle las herramientas propias de una organización que ejecuta mantenimiento.

3.9 A continuación, el examen de CAMO.310 dio lugar a un debate más amplio sobre la conveniencia de reunir en un único requisito el sistema de gestión y el equipamiento. El experto de Brasil

que asistió de forma remota propuso una formulación conjunta por considerar que ambos recursos permiten gestionar eficazmente el mantenimiento de la aeronavegabilidad. El experto de Cuba defendió su separación para facilitar la comprensión y verificación de cada obligación; Paraguay coincidió con este criterio. También se examinó la relación con CAMO.330 y se aclaró que el sistema para gestionar el mantenimiento no se confunde con la obligación específica de conservar registros.

3.10 Seguidamente, los expertos volvieron a contrastar ambas alternativas y se acordó mantener dos literales diferenciados en CAMO.310: uno relativo al sistema aceptable para la AAC que asegure la trazabilidad, integridad y disponibilidad de los registros, y otro relativo al equipamiento necesario para las tareas del personal. La decisión respondió a la necesidad de hacer explícitos ambos deberes y evitar que la disponibilidad de un sistema se entendiera como cumplimiento suficiente de la exigencia de equipamiento. Por consiguiente, corresponde actualizar también la justificación de CAMO.135(d) para que remita a la ubicación final del nuevo requisito.

3.11 De igual forma, se aceptó completar en CAMO.205(c)(1) la expresión “mantenimiento” con “de la aeronavegabilidad”, a fin de precisar el ámbito de responsabilidad del gerente y su relación con el SMS. El ajuste no convierte a la CAMO en ejecutora de mantenimiento ni modifica la exigencia de autoridad y recursos del gerente responsable.

3.12 En cuanto a las referencias cruzadas, se corrigió la remisión a CAMO.130(b)(4) en CAMO.300(d) y CAMO.330(a)(4), sustituyéndola por CAMO.130(b)(3), donde se encuentra el privilegio relativo al ARC. Asimismo, las referencias de contratos en CAMO.330(b)(3) y (4) se dirigieron a CAMO.335 y no a CAMO.340. Estos cambios permiten identificar correctamente el requisito aplicable sin crear nuevas atribuciones ni modificar por sí mismos los plazos de conservación.

3.13 Posteriormente, la revisión de CAMO.335(a) permitió precisar que los controles de cumplimiento y de riesgos se aplican a los servicios contratados o subcontratados para las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. En la reunión se acordó sustituir la mención inicial a “contratar mantenimiento” por la referencia a contratar o subcontratar servicios, de modo que el requisito corresponda al alcance de las actividades autorizadas de la CAMO.

3.14 Sobre este punto, los expertos de Brasil plantearon la relación entre la CAMO y la contratación de una organización de mantenimiento, contrastándola con el modelo europeo. A su vez, Paraguay preguntó qué ocurriría si el contrato con el explotador encargara a la CAMO gestionar esa contratación. El Comité Técnico aclaró que un contrato no puede ampliar las atribuciones aprobadas de la organización y que una futura ampliación de ese alcance necesitaría requisitos expresos y material de orientación. En consecuencia, el consenso alcanzado no autoriza nuevos privilegios de contratación ni elimina la prohibición de subcontratar revisiones de aeronavegabilidad o las limitaciones del Apéndice 3.

3.15 En relación con CAMO.340, se aceptó incorporar expresamente la política de calidad como parte del sistema, junto con las auditorías independientes y la designación del responsable de calidad. La NE/03 había identificado que la política ya estaba definida y vinculada a responsabilidades del gerente, pero no figuraba de manera expresa como elemento del sistema. También se amplió CAMO.340(b)(2) para que la supervisión del cumplimiento contractual abarque todos los servicios contratados o subcontratados y no únicamente el mantenimiento mencionado en el texto anterior.

3.16 De manera complementaria, se examinó el nuevo CAMO.340(d), que exige una política de calidad adecuada al propósito de la organización, incluida en el CAME y firmada por el gerente responsable. Ante la consulta sobre si la firma del manual ya comprendía esa política, se explicó que la firma específica evidencia el compromiso del gerente en funciones y evita mantener una declaración suscrita por un gerente anterior sin una asunción expresa de responsabilidad. Luego del intercambio de opiniones, la propuesta se mantuvo sin objeciones.

3.17 Más adelante, CAMO.350(a) requirió una revisión adicional de redacción. Aunque se compartía la justificación de que el Apéndice 1 establece un contenido mínimo y no sustituye los procedimientos, listas e información exigidos en otras secciones, el experto de Cuba observó que las expresiones “lo anterior” y “sin perjuicio de” no transmitían esa obligación con suficiente claridad. Por ello,

al cierre de la sesión del 6 de octubre se encargó al Comité Técnico presentar una alternativa al día siguiente, sin dar por cerrada la redacción de este punto.

3.18 Al reanudarse la revisión el 7 de octubre, el Comité Técnico presentó un texto que expresa directamente la obligación de desarrollar y mantener actualizado el CAME y la de incluir, como mínimo, el contenido del Apéndice 1 y los procedimientos, listas e información específica que otras secciones exijan incorporar en dicho manual. Se aclaró que este alcance no obliga a reproducir íntegramente el reglamento en el CAME, sino a incorporar aquello que las disposiciones exigen documentar expresamente.

3.19 Tras el nuevo intercambio, el experto de Cuba manifestó su conformidad con la claridad de la alternativa; el experto de Brasil propuso mantener la separación entre el requisito relativo al uso del manual por el personal y el relativo a su contenido. Paraguay también respaldó la presentación en dos incisos por facilitar su interpretación. El Panel aceptó por consenso la redacción dividida en dos literales, con lo cual quedó resuelta la observación pendiente del día anterior.

3.20 Con respecto al Apéndice 1, se incorporaron en su apartado (a)(2) tanto la política de seguridad operacional, referida a CAMO.205(a), como la política de calidad, referida a CAMO.340(d). Esta separación evita fundamentar la política de calidad en una disposición propia del SMS. Además, se sustituyó «lista de capacidades» por «lista de atribuciones» en el apartado (b), conservando la aprobación del manual por el gerente responsable, su aceptación por la AAC y la aprobación por esta de los capítulos que detallan dicha lista.

3.21 En lo relativo al Apéndice 2, se revisó la corrección de AP.2.1(h)(5), para remitir al apartado (f), que contiene la revisión documentada de registros, y no al apartado (k), correspondiente al envío de copias del ARC. Asimismo, se examinó la supresión de AP.2.2(c), relativa a devolver el certificado a la AAC en caso de renuncia o revocación. La propuesta fue tratada como eliminación de una obligación y no como errata, manteniéndose las causas de invalidez y las disposiciones de envío de copias, sin establecer un trámite sustitutorio. Finalmente, se corrigió la preposición sobrante «del» en las declaraciones de primera y segunda extensión del formulario CAMO-002.

3.22 Sin embargo, la NE/03 identificó cuestiones que requieren un examen técnico específico antes de modificar el texto: los distintos plazos de conservación de registros del personal de revisión; la relación entre los conjuntos de registros sujetos a cinco y dos años de conservación; y las menciones a emitir permisos de vuelo frente a la atribución de elaborar recomendaciones prevista en CAMO.130(d). El informe mantiene identificadas estas cuestiones para su tratamiento por el Comité Técnico, ya que los acuerdos sobre las enmiendas examinadas no permiten afirmar que se haya seleccionado un plazo uniforme o ampliado los privilegios relativos a permisos de vuelo.

3.23 Durante la revisión final, se observó que la denominación de CAMO figuraba en plural como “organizaciones”, mientras que su definición se refería a una “entidad” en singular. Tras el intercambio entre los expertos, la Reunión acordó sustituir “organizaciones” por “organización” en la definición y en el desarrollo de la abreviatura CAMO. Asimismo, se acordó que el título del reglamento quedara como “LAR CAMO – Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad”, manteniendo una denominación uniforme en el texto y en los adjuntos correspondientes.

3.24 Finalmente, se dispuso a consolidar la revisión y corregir los rótulos, prefijos, índice y demás aspectos editoriales de publicación identificados en la Primera Edición. El **Adjunto A** de este asunto recogerá la matriz de tres columnas “Reglamento actual — Revisión propuesta — Justificación”, incorporando las modificaciones acordadas presencialmente y diferenciando los puntos que requieren revisión adicional. El **Adjunto B** presentará el texto resultante de la propuesta de enmienda del LAR CAMO, con las marcas correspondientes, para permitir su comparación y verificación por los expertos antes del cierre del informe.

Conclusión RPEA 23/04 – ACEPTACIÓN DE LA ENMIENDA 1, PRIMERA EDICIÓN DEL REGLAMENTO LAR CAMO

- a) Aceptar la Enmienda 1 del LAR CAMO – Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad considerando que fue revisada por el Panel de Expertos en

Aeronavegabilidad del SRVSOP y solicitar al Coordinador General proceder a circular el LAR CAMO, Enmienda 1, LAR CAMO

- b) Presentar para la aprobación de la JG del SRVSOP.
- c) Encargar al comité técnico la publicación de los MEI y MAC pertinentes de la CA-AIR-CAMO-001 relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR CAMO.
- d) Encargar al Comité Técnico la publicación de los procedimientos pertinentes, si fueran aplicables, del MIA del SRVSOP relacionados con los requisitos de esta enmienda del LAR CAMO.

Adjunto A
Propuesta de mejora del reglamento LAR CAMO

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
Capítulo A: Generalidades	Capítulo A: Generalidades	
CAMO.001: Definiciones (a) Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: (38) Organizaciones para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable. 	CAMO.001: Definiciones (a) Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones: (38) ~~Organizaciones~~ Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable. 	Corregido durante la revisión del informe. El Panel de expertos manifestó que debe modificarse el plural por singular, cambiar “organizaciones” por “organización”.
Capítulo B: Certificación	Capítulo B: Certificación	Sin cambio
CAMO.130 Privilegios	CAMO.130 Privilegios	Sin cambio
... (b) Las CAMO con arreglo al presente reglamento podrán:	... (b) Las CAMO con arreglo al presente reglamento podrán:	Distingue emisión y extensión del ARC y reconoce a la CAMO como emisora. Mantiene las dos extensiones de un año y remite a las condiciones vigentes, incluida la extensión de un ARC de otra

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
... (3) Emitir un certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) para aeronaves que se encuentran en un entorno controlado un máximo de dos veces la validez del ARC que haya emitido la AAC, por un periodo de un año en cada ocasión, a menos que haya pruebas o razones para suponer que la aeronave no está en condiciones aeronavegables. ...	... (3) Emitir un certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) ~~para aeronaves que se encuentran en un entorno controlado un máximo de dos veces la validez del ARC que haya emitido la AAC, por un periodo de un año en cada ocasión,~~ de conformidad con la Sección CAMO.325 y el Apéndice 2 de este reglamento, y extender hasta un máximo de dos (2) veces la validez del ARC que haya emitido la CAMO o, en el supuesto previsto en AP.2.1(d), otra CAMO, por un periodo de un año en cada ocasión, siempre que la aeronave haya permanecido en un entorno controlado y se cumplan las condiciones de AP.2.1(c) o (d), según corresponda, a menos que haya pruebas o razones para suponer que la aeronave no está en condiciones aeronavegables. ...	CAMO. No confiere a la AAC la emisión del ARC ni crea un privilegio adicional. Eduardo de Castro: • Verificar si hay otra propuesta en donde se refiera al AP.2 La revisión fue aceptada por consenso.
CAMO.135 Lista de atribuciones	CAMO.135 Lista de atribuciones	Sin cambio
... (d) Para incluir una aeronave en la lista de atribuciones, la CAMO debe realizar una autoevaluación para asegurar que se cuenta con las instalaciones, equipamientos, datos de mantenimiento y personal suficiente y competente. ...	... (d) Para incluir una aeronave en la lista de atribuciones, la CAMO debe realizar una autoevaluación para asegurar que se cuenta con las instalaciones, ~~equipamientos,~~ datos de mantenimiento y personal suficiente y competente. ...	Agrupar la autoevaluación en instalaciones, datos de mantenimiento y personal. La exigencia de equipamiento se incorpora en el párrafo CAMO.310(e); por tanto, su supresión aquí no elimina la disponibilidad del recurso ni su verificación como parte de las instalaciones. La revisión fue aceptada por consenso.
<u>Capítulo C:</u> Sistema de gestión de seguridad operacional	<u>Capítulo C:</u> Sistema de gestión de seguridad operacional	Sin cambio
CAMO.205 Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (Componente 1 del SMS)	CAMO.205 Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (Componente 1 del SMS)	Sin cambio

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
... (c) Designación de personal clave de seguridad operacional. (1) La CAMO debe designar al gerente responsable al que dará la autoridad necesaria para velar por que toda la implementación y el mantenimiento que ejecute la organización pueda financiarse y realizarse de acuerdo con su SMS y conforme a lo requerido en este Reglamento. ...	... (c) Designación de personal clave de seguridad operacional. (1) La CAMO debe designar al gerente responsable al que dará la autoridad necesaria para velar por que toda la implementación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad que ejecute la organización pueda financiarse y realizarse de acuerdo con su SMS y conforme a lo requerido en este Reglamento. ...	Completa la expresión observada por el relator y vincula la responsabilidad del gerente con el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Se conserva el resto de la disposición, sin añadir funciones de ejecución de mantenimiento. La revisión fue aceptada por consenso.
Capítulo D: Reglas de operación	Capítulo D: Reglas de operación	Sin cambio
CAMO.300 Requisitos de personal	CAMO.300 Requisitos de personal	Sin cambio
... (d) En lo que respecta a las organizaciones que expiden certificados de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con la Sección CAMO.130 (b)(4) la CAMO designará a las personas autorizadas a hacerlo, que estarán sujetas a la aceptación de la autoridad competente. ...	... (d) En lo que respecta a las organizaciones que expiden certificados de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con la Sección CAMO.130 ~~(b)(4)~~ (b)(3) la CAMO designará a las personas autorizadas a hacerlo, que estarán sujetas a la aceptación de la autoridad competente. ...	Corrige la remisión a un inciso inexistente. El privilegio relativo al ARC se encuentra en CAMO.130(b)(3). Se mantienen la designación de personal y su aceptación por la autoridad competente. La revisión fue aceptada por consenso.
CAMO.310 Instalaciones	CAMO.310 Instalaciones	Sin cambio
... (d) La CAMO debe contar con un sistema, aceptable para la AAC, que permita gestionar de manera efectiva el mantenimiento de la aeronavegabilidad,	... (d) La CAMO debe contar con un sistema, aceptable para la AAC, que permita gestionar de manera efectiva el mantenimiento de la aeronavegabilidad, asegurando la trazabilidad, integridad y	Ubica la disponibilidad del equipamiento dentro del requisito de instalaciones, conforme a la propuesta del relator. La redacción se refiere a tareas de gestión, propias de la CAMO, sin exigir herramientas de ejecución del mantenimiento ni imponer una tecnología específica.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
asegurando la trazabilidad, integridad y disponibilidad de los registros. ...	disponibilidad de los registros. (e) La CAMO debe disponer del equipamiento necesario para que el personal realice sus tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. (d) ~~La CAMO debe contar con un sistema y equipamientos, aceptables para la AAC, que permitan gestionar de manera efectiva el mantenimiento de la aeronavegabilidad, asegurando la trazabilidad, integridad y disponibilidad de los registros.~~ ...	Se separa el requisito propuesto por un literal y se cambiarán los literales que fueran afectados. Se debatieron las dos propuestas y se finalizó dando por aceptada la propuesta del desarrollo de los dos literales (d) y (e), por consenso.
CAMO.330 Conservación de los registros	CAMO.330 Conservación de los registros	Sin cambio
(a) Registros de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (1) La organización deberá asegurarse de conservar los registros de las certificaciones de conformidad de mantenimiento y los registros técnicos de las aeronaves, ... (4) Además, la organización deberá conservar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad que haya prorrogado bajo la prerrogativa indicada en la Sección CAMO.130 (b)(4). ...	(a) Registros de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (1) La organización deberá asegurarse de conservar los registros de las certificaciones de conformidad de mantenimiento y los registros técnicos de las aeronaves; ... (4) Además, la organización deberá conservar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad que haya prorrogado bajo la prerrogativa indicada en la Sección CAMO.130 ~~(b)(4)~~ (b)(3). ...	Elimina la segunda remisión al inciso inexistente CAMO.130(b)(4) y la hace coincidir con CAMO.300(d). Conserva sin cambios la obligación de guardar copia del ARC prorrogado. La revisión fue aceptada por consenso.
(b) Registros del sistema de gestión, contratación y subcontratación ...	(b) Registros del sistema de gestión, contratación y subcontratación ... (3) Contratos, tanto de contratación como de	Corrige la referencia de los contratos a CAMO.335, sección que regula contratación y subcontratación; CAMO.340 regula el sistema de calidad. Se conserva el plazo de cinco años y no se

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(3) Contratos, tanto de contratación como de subcontratación, conforme a lo establecido en la Sección CAMO.340. (4) Los registros del sistema de gestión, así como cualquier contrato conforme a la Sección CAMO.340, deberán conservarse por un período mínimo de cinco (5) años. ...	subcontratación, conforme a lo establecido en la Sección ~~CAMO.340~~-CAMO.335. (4) Los registros del sistema de gestión, así como cualquier contrato conforme a la Sección ~~CAMO.340~~-CAMO.335, deberán conservarse por un período mínimo de cinco (5) años. ...	resuelve por vía editorial su relación con otros plazos del reglamento. La revisión fue aceptada por consenso.
CAMO.335 Contratación y subcontratación	CAMO.335 Contratación y subcontratación	Sin cambio
(a) La CAMO debe asegurarse de que, al contratar mantenimiento o subcontratar cualquier parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad: (1) estas actividades cumplan con los requisitos aplicables; y (2) cualquier peligro para la seguridad operacional de la aviación asociado con dicha contratación o subcontratación sea considerado como parte del sistema de gestión de seguridad operacional de la CAMO.	(a) La CAMO debe asegurarse de que, al contratar ~~mantenimiento~~ o subcontratar ~~servicios para~~ cualquier parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad: (1) estas actividades cumplan con los requisitos aplicables; y (2) cualquier peligro para la seguridad operacional de la aviación asociado con dicha contratación o subcontratación sea considerado como parte del sistema de gestión de seguridad operacional de la CAMO.	Se aclara que los controles de cumplimiento y de riesgos alcanzan a servicios contratados y subcontratados. Se conserva expresamente el contratado o subcontrato de servicios para cualquier parte de sus actividades para no reducir el alcance vigente. No autoriza subcontratar revisiones de aeronavegabilidad ni altera los límites del Apéndice 3. La revisión fue aceptada por consenso.
CAMO.340 Sistema de calidad	CAMO.340 Sistema de calidad	Sin cambio
(a) Para garantizar que la CAMO siga cumpliendo los requisitos de este reglamento, la organización debe establecer un sistema de calidad que incluya auditorías independientes y designar un Responsable de Calidad que supervise el cumplimiento y la adecuación de los procedimientos requeridos con el fin de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves. La supervisión del cumplimiento debe incluir un	(a) Para garantizar que la CAMO siga cumpliendo los requisitos de este reglamento, la organización debe establecer un sistema de calidad que incluya ~~una~~ política de calidad y auditorías independientes, y ~~debe~~ designar un Responsable de Calidad que supervise el cumplimiento y la adecuación de los procedimientos requeridos con el fin de garantizar el mantenimiento de la	Incorpora expresamente la política al sistema de calidad. Da desarrollo a la definición y a la responsabilidad del gerente ya presentes en el reglamento y se complementa con el nuevo CAMO.340(d) y el Apéndice 1(a)(2). La revisión fue aceptada por consenso.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
sistema de información al Gerente Responsable para garantizar que se tomen medidas correctivas oportunas cuando sea necesario.	aeronavegabilidad de las aeronaves. La supervisión del cumplimiento debe incluir un sistema de información al Gerente Responsable para garantizar que se tomen medidas correctivas oportunas cuando sea necesario.	
(b) El sistema de calidad debe supervisar las actividades mencionadas en el presente reglamento. Deberá incluir al menos las siguientes funciones: ... (2) Supervisar que todo el mantenimiento contratado se está llevando a cabo de acuerdo a lo estipulado en el contrato. ...	(b) El sistema de calidad debe supervisar las actividades mencionadas en el presente reglamento. Deberá incluir al menos las siguientes funciones: ... (2) Supervisar que ~~todo el mantenimiento contratado se está~~ todos los servicios contratados o subcontratados se están llevando a cabo de acuerdo a ~~con~~ lo estipulado en el contrato. ...	Mantener la coherencia con la sección CAMO.335. Corrección de la gramática en cuanto al uso apropiado de las preposiciones. La revisión fue aceptada por consenso.
	... d) La CAMO, como parte de la responsabilidad funcional y del compromiso de la administración, debe definir una política de calidad adecuada al propósito de la organización, la cual debe incluirse en el CAME y estar firmada por el gerente responsable.	Establece el contenido, la ubicación documental y la firma de la política de calidad propuestos por el relator. Se adapta la mención “MOM” de su comentario a “CAME”, manual aplicable a una CAMO. El inciso (c), relativo a registros, permanece sin cambios. Aceptado por consenso la propuesta.
CAMO.350 Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)	CAMO.350 Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)	Sin cambio
(a) La CAMO debe desarrollar y mantener actualizado un CAME para uso y orientación del personal encargado de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y que en su contenido	(a) La CAMO debe desarrollar y mantener actualizado un CAME para uso y orientación del personal encargado de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y que en su contenido incluya por lo menos lo establecido en el Apéndice 1 del presente	Aclara que el Apéndice 1 fija un contenido mínimo y no sustituye las exigencias de información del CAME previstas en otras secciones. Evita que una lectura aislada del apéndice omita procedimientos, listas o información ya exigidos.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
incluya por lo menos lo establecido en el apéndice 1 del presente reglamento.	reglamento. Lo anterior, sin perjuicio de que otros requisitos de este reglamento exijan la incorporación de procedimientos, listas o información específica en el CAME. Propuesta: (a) La CAMO debe desarrollar y mantener actualizado un CAME para uso y orientación del personal encargado de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. (b) El CAME debe incluir, como mínimo, el contenido establecido en el Apéndice 1 del presente reglamento y los procedimientos, listas e información específica que otras secciones de este reglamento exijan incorporar en dicho manual.	<u>SUSTENTO DE LA PROPUESTA DE MEJORA:</u> • Se elimina “Lo anterior”. Evita una referencia imprecisa que podría aludir a la elaboración del manual, a su actualización o al contenido del Apéndice 1. • Se sustituye “sin perjuicio de...” por “El CAME debe incluir...”. Expresa directamente la obligación y facilita su comprensión y verificación. La expresión correcta es «sin perjuicio», pero resulta innecesaria con esta redacción. • Se establece “como mínimo, el contenido establecido en el Apéndice 1”. Precisa que el apéndice constituye el contenido mínimo del manual. • Se añaden expresamente los procedimientos, listas e información que otras secciones exijan incorporar. Aclara que el contenido del CAME también comprende esas exigencias, sin dar a entender que todos los requisitos del reglamento deben reproducirse en el manual. • Se divide el requisito en dos oraciones. Separa la obligación de elaborar y actualizar el CAME de la obligación relativa a su contenido. Los expertos propusieron separar en dos partes la redacción desarrollada. La revisión fue aceptada por consenso.
Apéndice 1 Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)	Apéndice 1 Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)	Sin cambio
(a) La CAMO deberá proporcionar a la AAC del Estado del explotador un CAME y, cuando corresponda, cualquier manual y procedimiento asociado referenciado, que contenga toda la siguiente información:	(a) La CAMO deberá proporcionar a la AAC del Estado del explotador un CAME y, cuando corresponda, cualquier manual y procedimiento asociado referenciado, que contenga toda la siguiente información:	Incluye ambas políticas en el CAME y asigna a cada una su referencia específica. Evita presentar CAMO.205(a), relativo a seguridad operacional, como fundamento de la nueva obligación de política de calidad.

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
... (2) La política de seguridad operacional de la organización como está definido en el CAMO.205 (a). ...	... (2) La política de seguridad operacional de la ~~organización como está definido en el CAMO.205 (a).~~ organización, conforme a CAMO.205(a), y la política de calidad, conforme a CAMO.340(d). ...	La revisión fue aceptada por consenso.
(b) El manual de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y sus enmiendas debe ser aprobado por el Gerente Responsable y aceptado por la AAC. Asimismo, los capítulos que establecen los detalles de la lista de capacidades deben ser aprobados por la AAC.	(b) El manual de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y sus enmiendas debe ser aprobado por el Gerente Responsable y aceptado por la AAC. Asimismo, los capítulos que establecen los detalles de la lista de ~~capacidades~~ atribuciones deben ser aprobados por la AAC.	Utiliza la denominación definida y empleada por el LAR CAMO para el alcance autorizado. No modifica la aprobación del gerente, la aceptación del manual ni la aprobación por la AAC de los capítulos que detallan la lista. La revisión fue aceptada por consenso.
Apéndice 2 Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)	Apéndice 2 Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)	Sin cambio
AP.2.1 Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave	AP.2.1 Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave	Sin cambio
... (h) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que: ... (5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto (k).	... (h) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que: ... (5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto ~~(k)~~ (f).	La revisión documentada de registros está en AP.2.1(f); el punto (k) trata del envío de copias del ARC. Corrige el destino de la remisión sin cambiar el contenido de la inspección física. La revisión fue aceptada por consenso.
AP.2.2 Validez del ARC	AP.2.2 Validez del ARC	Sin cambio

Reglamento actual	Revisión propuesta	Justificación
(c) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.	~~(c) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.~~	Acoge la propuesta de suprimir la devolución del ARC a la AAC, en coherencia con su emisión por la CAMO. Es una decisión técnica, no una errata: el hecho de no emitirlo no impide por sí solo a la AAC exigir su devolución. Se mantienen las causas de invalidez y el envío de copias, sin introducir un destinatario o trámite sustitutivo. La revisión fue aceptada por consenso.
Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) (Form. CAMO-002)	Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) (Form. CAMO-002)	Sin cambio
Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito CAMO aplicable al ARC del durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable. Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito CAMO aplicable al ARC del durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.	Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito CAMO aplicable al ARC ~~del~~ durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable. Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito CAMO aplicable al ARC ~~del~~ durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.	Elimina la preposición sobrante «del» antes de «durante» en ambas declaraciones. No modifica el periodo de entorno controlado ni las condiciones para extender la validez del ARC. La revisión fue aceptada por consenso.

Adjunto B del informe sobre el asunto 3

Notas sobre la presentación de la enmienda

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación: el texto que ha de suprimirse aparece tachado

el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado

~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado

texto que ha de suprimirse

nuevo texto que ha de insertarse

nuevo texto que ha de sustituir al actual

Propuesta de mejora del reglamento LAR CAMO

Capítulo A Generalidades

CAMO.001: Definiciones

- (a) Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:

.....

- (38) ~~Organizaciones~~ **Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO)**. Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.

.....

Capítulo B: Certificación

CAMO.130 Privilegios

...

- (b) Las CAMO con arreglo al presente reglamento podrán:

...

- (3) Emitir un certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) ~~para aeronaves que se encuentran en un entorno controlado un máximo de dos veces la validez del ARC que haya emitido la AAC, por un periodo de un año en cada ocasión,~~ de conformidad con la Sección CAMO.325 y el Apéndice 2 de este reglamento, y extender hasta un máximo de dos (2) veces la validez del ARC que haya emitido la CAMO o, en el supuesto previsto en AP.2.1(d), otra CAMO, por un periodo de un año en cada ocasión, siempre que la aeronave haya permanecido en un entorno controlado y se cumplan las condiciones de AP.2.1(c) o (d), según corresponda, a menos que haya pruebas o razones para suponer que la aeronave no está en condiciones aeronavegables.

.....

CAMO.135 Lista de atribuciones

...

- (d) Para incluir una aeronave en la lista de atribuciones, la CAMO debe realizar una autoevaluación para asegurar que se cuenta con las instalaciones, ~~equipamientos,~~ datos de mantenimiento y personal suficiente y competente.

...

Capítulo C: Sistema de gestión de seguridad operacional

CAMO.205 Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (Componente 1 del SMS)

...

- (c) Designación de personal clave de seguridad operacional.

- (1) La CAMO debe designar al gerente responsable al que dará la autoridad necesaria para velar

por que toda la implementación y el mantenimiento de la aeronavegabilidad que ejecute la organización pueda financiarse y realizarse de acuerdo con su SMS y conforme a lo requerido en este Reglamento.

Capítulo D: Reglas de operación

CAMO.300 Requisitos de personal

...

- (d) En lo que respecta a las organizaciones que expiden certificados de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con la Sección CAMO.130 ~~(b)(4)~~ ~~(b)(3)~~ la CAMO designará a las personas autorizadas a hacerlo, que estarán sujetas a la aceptación de la autoridad competente.

...

CAMO.310 Instalaciones

...

- (d) La CAMO debe contar con un sistema, aceptable para la AAC, que permita gestionar de manera efectiva el mantenimiento de la aeronavegabilidad, asegurando la trazabilidad, integridad y disponibilidad de los registros.
- (e) La CAMO debe disponer del equipamiento necesario para que el personal realice sus tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

...

CAMO.330 Conservación de los registros

- a) Registros de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (1) La organización deberá asegurarse de conservar los registros de las certificaciones de conformidad de mantenimiento y los registros técnicos de las aeronaves.

...

- (4) Además, la organización deberá conservar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad que haya prorrogado bajo la prerrogativa indicada en la Sección CAMO.130 ~~(b)(4)~~ ~~(b)(3)~~.

...

- (b) Registros del sistema de gestión, contratación y subcontratación

...

- (3) Contratos, tanto de contratación como de subcontratación, conforme a lo establecido en la Sección ~~CAMO.340~~ CAMO.335.
- (4) Los registros del sistema de gestión, así como cualquier contrato conforme a la Sección ~~CAMO.340~~ CAMO.335, deberán conservarse por un período mínimo de cinco (5) años.

...

CAMO.335 Contratación y subcontratación

- (a) La CAMO debe asegurarse de que, al contratar ~~mantenimiento~~ o subcontratar ~~servicios para~~ cualquier parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad:

- (1) estas actividades cumplan con los requisitos aplicables; y

- (2) cualquier peligro para la seguridad operacional de la aviación asociado con dicha contratación o subcontratación sea considerado como parte del sistema de gestión de seguridad operacional de la CAMO.

CAMO.340 Sistema de calidad

- a) Para garantizar que la CAMO siga cumpliendo los requisitos de este reglamento, la organización debe establecer un sistema de calidad que incluya una política de calidad y auditorías independientes, y debe designar un Responsable de Calidad que supervise el cumplimiento y la adecuación de los procedimientos requeridos con el fin de garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves. La supervisión del cumplimiento debe incluir un sistema de información al Gerente Responsable para garantizar que se tomen medidas correctivas oportunas cuando sea necesario.

- (b) El sistema de calidad debe supervisar las actividades mencionadas en el presente reglamento. Deberá incluir al menos las siguientes funciones:

...

- (2) Supervisar que ~~todo el mantenimiento contratado se está~~ todos los servicios contratados o subcontratados se están llevando a cabo de acuerdo a con lo estipulado en el contrato.

...

- d) La CAMO, como parte de la responsabilidad funcional y del compromiso de la administración, debe definir una política de calidad adecuada al propósito de la organización, la cual debe incluirse en el CAME y estar firmada por el gerente responsable.

CAMO.350 Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)

- (a) La CAMO debe desarrollar y mantener actualizado un CAME para uso y orientación del personal encargado de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y ~~que en su contenido incluya por lo menos lo establecido en el apéndice 1 del presente reglamento.~~

- (b) El CAME debe incluir, como mínimo, el contenido establecido en el Apéndice 1 del presente reglamento y los procedimientos, listas e información específica que otras secciones de este reglamento exijan incorporar en dicho manual.

- ~~(b)~~ (c) El Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO será responsable por mantener actualizado el Manual de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAME).

.....

Apéndice 1 Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)

- (a) La CAMO deberá proporcionar a la AAC del Estado del explotador un CAME y, cuando corresponda, cualquier manual y procedimiento asociado referenciado, que contenga toda la siguiente información:

...

- (2) La política de seguridad operacional de la ~~organización como está definido en el CAMO.205~~ (a) organización, conforme a CAMO.205(a), y la política de calidad, conforme a CAMO.340(d).

...

- (c) El manual de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y sus enmiendas debe ser aprobado por el Gerente Responsable y aceptado por la AAC. Asimismo, los capítulos que establecen los detalles de la lista de ~~capacidades~~ ~~atribuciones~~ deben ser aprobados por la AAC.

Apéndice 2 Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)

AP.2.1 Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave

...

- (h) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que:

...

- (5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto ~~(k)~~ ~~(f)~~.

AP.2.2 Validez del ARC

...

- ~~(e) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.~~

...

Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) (Form. CAMO-002)

Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito CAMO aplicable al ARC ~~del~~ durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.

Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito CAMO aplicable al ARC ~~del~~ durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.

4. Informe sobre el Asunto 4. Otros asuntos

4.1 Bajo este asunto, la Reunión tomó conocimiento de las presentaciones sobre ROAAS, el despliegue de 5G en los Estados Unidos hacia 2030 y las implicancias de la Parte 22 de la FAA para el régimen de aeronaves deportivas livianas del LAR 21. Asimismo, examinó los avances informados por los Estados en la estrategia de armonización y/o adopción del conjunto LAR AIR. El tratamiento de estos cuatro temas se presenta en los Adjuntos A, B, C y D, respectivamente.

- 1) ROAAS como mejora de la seguridad operacional. Se presentaron las características del sistema y su contribución a la prevención de excursiones de pista por sobrepaso, así como aspectos relacionados con su instalación y la aplicabilidad de las disposiciones pertinentes del Anexo 6. El resumen de la presentación y del intercambio de opiniones figura en el **Adjunto A**.
- 2) Situación del despliegue de 5G en los Estados Unidos hacia 2030. Se informó sobre la evolución prevista del uso de la banda C superior y sus posibles efectos en los radioaltímetros, incluidos los aspectos técnicos y de planificación de las modificaciones de las aeronaves que operan en los Estados Unidos. Los antecedentes y las consideraciones expuestas se recogen en el **Adjunto B**.
- 3) Implicancias de la Parte 22 de la FAA para el régimen de aeronaves deportivas livianas del LAR 21. Se analizaron los aspectos del nuevo marco de la FAA que podrían resultar pertinentes para el régimen LAR, así como su relación con la certificación, el mantenimiento, las operaciones y las licencias del personal. El **Adjunto C** presenta los elementos examinados y las materias que requieren mayor análisis.
- 4) Avances en la estrategia de armonización y/o adopción del conjunto LAR AIR. Se presentaron los porcentajes declarados por los Estados para los reglamentos de certificación y los resultados consolidados de los reglamentos operacionales. El promedio general de armonización de los nueve Estados que informaron fue de 92,76 %, calculado como promedio aritmético de sus porcentajes consolidados, con igual peso por Estado. El **Adjunto D** contiene los resultados, las explicaciones correspondientes a los reglamentos con un porcentaje de cero y las indicaciones del Comité Técnico, cuando fueron informadas.

4.2 Los cuatro adjuntos forman parte integrante del presente informe y contienen el detalle del tratamiento de cada tema.

Adjunto A – ROAAS como mejora de la seguridad operacional

A.4.1 La Reunión tomó conocimiento de la presentación del representante de Boeing sobre los sistemas de advertencia y alerta de sobrepaso de pista (ROAAS), con énfasis en su contribución a la seguridad operacional y en la solución del fabricante denominada Overrun Warning (ORW). El expositor explicó que estos sistemas proporcionan a la tripulación información y alertas para apoyar la prevención de sobrepasos de pista durante la aproximación y el aterrizaje, y señaló que otros fabricantes disponen de soluciones propias.

A.4.2 El representante indicó que la solución presentada evalúa la energía de la aeronave y su capacidad de detenerse dentro de la pista disponible, considerando las condiciones de operación y la información sobre el estado de la pista. Explicó que el sistema genera alertas durante la aproximación cuando identifica un riesgo de sobrepaso y, después del contacto con la pista, avisos para aplicar la máxima capacidad de frenado y de empuje inverso. Asimismo, destacó que la conformidad con la especificación EUROCAE ED-250 requiere una evaluación basada en energía, por lo que la existencia de avisos sustentados únicamente en posición o altura no demuestra, por sí sola, dicha conformidad.

A.4.3 Se informó que Boeing considera la incorporación de ORW una mejora de la seguridad operacional y promueve su instalación también en aeronaves existentes que no estén comprendidas en la aplicabilidad del requisito mencionado. El expositor señaló que la viabilidad de la modificación depende del modelo y de la configuración de los equipos instalados: en determinadas aeronaves puede realizarse mediante actualizaciones de software y cambios limitados, mientras que otras requieren modificaciones de equipos y una intervención de mayor alcance. Preciso que la ingeniería asociada a los boletines de servicio indicados se ofrece sin cargo, aunque pueden existir costos de software, equipos e instalación.

A.4.4 Durante el intercambio, los expertos examinaron la aplicabilidad del requisito del Anexo 6, Parte I, sección 6.26. El expositor señaló una diferencia entre el texto en español de la Enmienda 50, que hacía referencia a la primera expedición del certificado de tipo, y el texto en inglés, referido a la primera expedición del certificado individual de aeronavegabilidad, a partir del 1 de enero de 2026, para aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 5 700 kg. Indicó que esta diferencia había sido corregida en la Enmienda 51 y que el texto vigente del LAR 121 ya recogía la corrección. Se planteó la necesidad de revisar la correspondencia de las disposiciones nacionales con ese criterio de aplicabilidad.

A.4.5 El experto de Brasil señaló dificultades para identificar, a partir del registro aeronáutico nacional, la fecha del primer certificado de aeronavegabilidad de aeronaves previamente registradas en otros Estados. También informó que se encontraba en preparación un análisis de impacto para incorporar el requisito. En el debate se destacó la relación entre las exigencias operacionales, la configuración aprobada de la aeronave y la demostración de cumplimiento, así como la necesidad de coordinación entre las áreas de operaciones y aeronavegabilidad.

A.4.6 Las consultas abordaron además la compatibilidad de las soluciones entre distintos fabricantes, las modificaciones necesarias para aeronaves de mayor antigüedad y la respuesta de las tripulaciones a las alertas. El expositor explicó que la integración depende de la arquitectura de datos de cada modelo y destacó la actualización de los procedimientos y manuales, junto con la instrucción de los pilotos. Asimismo, se discutió la necesidad de procedimientos específicos para las condiciones en las que corresponda inhibir la función, conforme a las limitaciones del sistema y a la documentación aplicable.

A.4.7 Finalmente, se acordó incorporar al informe de la reunión un resumen de la presentación. El representante de Boeing indicó que el material completo podía facilitarse directamente a las autoridades interesadas y que su publicación abierta estaba sujeta al proceso de autorización del fabricante. El tratamiento de este tema tuvo carácter informativo; en el intercambio registrado no se adoptó una conclusión formal ni un acuerdo para establecer una nueva obligación de equipamiento.

Adjunto B – Situación del despliegue de 5G en los Estados Unidos hacia 2030

B.4.1 Seguidamente, la Reunión tomó conocimiento de la presentación del representante de Boeing sobre las actividades de los Estados Unidos para ampliar el despliegue de servicios 5G en la banda C superior y sus implicaciones para los radioaltímetros. El expositor destacó la necesidad de anticipar las modificaciones de las aeronaves que operan hacia ese Estado, considerando la evolución de los requisitos de tolerancia a interferencias y los plazos previstos para su cumplimiento.

B.4.2 El representante explicó que los radioaltímetros operan en la banda de 4 200 a 4 400 MHz y suministran información de altura sobre el terreno a diversos sistemas de la aeronave. Señaló que las emisiones de servicios móviles en bandas próximas pueden afectar equipos cuya capacidad de rechazo de interferencias no resulte suficiente. Indicó que las medidas aplicadas durante las primeras etapas del despliegue 5G combinaron mejoras de los equipos con mitigaciones relativas a las instalaciones terrestres, entre ellas restricciones de orientación de antenas y protecciones en determinados aeropuertos.

B.4.3 Según la información presentada, la Comisión Federal de Comunicaciones de los Estados Unidos (FCC) había previsto incorporar a los servicios 5G el segmento de 3 980 a 4 140 MHz, con una subasta a más tardar el 4 de julio de 2027 y el inicio del nuevo servicio el 31 de diciembre de 2030. El expositor señaló que esta ampliación aproxima el uso del espectro móvil a la banda de los radioaltímetros y requiere una mayor tolerancia de los equipos a las emisiones de bandas adyacentes.

B.4.4 En relación con las exigencias aeronáuticas, el representante de Boeing señaló que la nueva regla de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) establece una máscara de tolerancia a interferencias (ITM). Se indicó como fecha de cumplimiento el 30 de diciembre de 2030 para las aeronaves comprendidas en las Partes 121 y 129 que operen en los 48 Estados contiguos y el Distrito de Columbia, y el 31 de octubre de 2034 para las demás aeronaves equipadas con radioaltímetros comprendidas en la regla. Se destacó que la inclusión de la Parte 129 alcanza a los explotadores extranjeros, por lo que la planificación del cumplimiento también concierne a los explotadores de la región que realizan esas operaciones.

B.4.5 El expositor informó que, conforme al estado de desarrollo presentado, ningún radioaltímetro disponible cumplía la nueva ITM. Explicó que RTCA y EUROCAE trabajaban conjuntamente en nuevas normas de performance mínima operacional (MOPS), cuya publicación se preveía para el primer semestre de 2027. En ese contexto, señaló que las modificaciones efectuadas para las etapas anteriores del despliegue 5G no deben considerarse, por sí solas, demostración de cumplimiento del nuevo requisito y que será necesario evaluar la configuración de cada aeronave y las soluciones aprobadas que se desarrollen.

B.4.6 Durante el intercambio, los expertos consultaron sobre las alternativas para aeronaves de generaciones anteriores y sobre la posibilidad de modificar equipos con interfaces analógicas. El representante aclaró que Boeing no disponía de boletines de servicio para determinadas configuraciones analógicas y que se estaban desarrollando soluciones mediante certificados de tipo suplementarios de terceros. También se discutieron posibles limitaciones operacionales. Las alternativas mencionadas se trataron como información sobre la transición tecnológica, sin que la Reunión determinara que una restricción operacional constituye una vía de cumplimiento o una autorización para operar después de las fechas indicadas.

B.4.7 Se examinaron asimismo las consecuencias económicas y la disponibilidad de soluciones para las flotas existentes. La presentación indicó que el programa de reembolso previsto en los Estados Unidos no comprendía a los explotadores no estadounidenses. El expositor destacó la conveniencia de iniciar tempranamente la coordinación entre autoridades, explotadores y fabricantes para identificar las aeronaves afectadas, estimar los trabajos requeridos y planificar su incorporación, considerando los tiempos de desarrollo, aprobación, suministro e instalación de los equipos.

B.4.8 En el debate se planteó la necesidad de una mayor coordinación internacional sobre la protección del espectro aeronáutico. El representante de Boeing invitó a las autoridades a mantener contacto

con los organismos nacionales responsables de las radiocomunicaciones y a comunicar las preocupaciones del sector aeronáutico en los procesos de la Unión Internacional de Telecomunicaciones. Esta intervención se registró como una propuesta del expositor; no se adoptó un compromiso regional ni una decisión para incorporar automáticamente las exigencias estadounidenses a los reglamentos nacionales.

B.4.9 Finalmente, se acordó incluir en el informe un resumen de la información presentada, mientras el fabricante completaba la autorización de publicación del material explicativo. El tema tuvo carácter informativo y no dio lugar a una conclusión formal. Las fechas y condiciones consignadas en este apartado corresponden a lo comunicado en la presentación; su aplicación a cada operación deberá sustentarse en las disposiciones oficiales pertinentes y en la documentación aprobada de la aeronave.

Adjunto C – Implicancias de la Parte 22 de la FAA para el régimen de aeronaves deportivas livianas del LAR 21

C.4.1 La Reunión tomo conocimiento de la Nota Informativa NI-06, presentada por el Comité Técnico, sobre las implicancias de la Parte 22 de la Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA) para el régimen de aeronaves deportivas livianas (LSA) del LAR 21. Se recordó como antecedente la NI-03 de la RPEA/18 y se precisó que el documento identifica materias para una eventual evaluación técnica y reglamentaria, sin presentar una propuesta de enmienda ni plantear la adopción automática del régimen estadounidense.

C.4.2 El Comité Técnico informó que la regla final Modernization of Special Airworthiness Certification (MOSAIC), publicada el 24 de julio de 2025, incorporó una nueva Parte 22 al 14 CFR, cuyos requisitos de diseño, producción y aeronavegabilidad para aeronaves sin certificado de tipo entraron en vigor el 24 de julio de 2026. Se distinguieron estas disposiciones de los cambios de MOSAIC sobre pilotos deportivos, reparadores y mantenimiento, aplicables a otras partes del 14 CFR. Asimismo, se aclaró que la Parte 22 de la FAA no constituye una modificación del LAR 22 vigente, relativo a planeadores y motoplaneadores.

C.4.3 La nota destacó diferencias sustantivas de elegibilidad. Mientras la definición LSA del LAR 21 contempla, entre otros límites, masas de hasta 600 kg para operación desde tierra o 650 kg desde el agua, dos personas y una velocidad máxima en vuelo horizontal de 120 kt CAS, la Parte 22 admite hasta cuatro personas en aviones, prestaciones de hasta 250 kt CAS y velocidades de pérdida diferenciadas, sin fijar un límite numérico general de masa máxima. También incorpora requisitos para nuevas configuraciones. Se señaló que estas diferencias requieren un análisis integral y que un certificado estadounidense no permite, por sí solo, emitir un certificado especial LSA bajo el LAR 21.868 cuando la aeronave no satisface la elegibilidad regional o nacional aplicable.

C.4.4 El Comité Técnico identificó como materias de evaluación la definición y elegibilidad de las secciones 21.001(a)(4) y 21.868; las normas consensuadas de 21.001(a)(57); la vigencia del certificado de 21.830(a)(4); y las disposiciones para aeronaves ensambladas a partir de kits de 21.855(i) y 21.860(d). Explicó que la revisión debería comprender requisitos técnicos, declaración de conformidad, sistemas de calidad, ensayos, inspección, importación y mantenimiento de la aeronavegabilidad. Destacó que la ausencia de certificado de tipo no elimina la demostración de cumplimiento y que la aceptación de normas por la FAA no equivale a su aceptación automática por los Estados.

C.4.5 Durante el intercambio, la representación de Brasil informó sobre procesos de evaluación de cambios puntuales en mantenimiento y licencias, orientados a facilitar el acceso a servicios y la participación de las organizaciones de mantenimiento en este segmento. Preciso que no se había decidido implementar una transformación de alcance equivalente a MOSAIC. Estas intervenciones permitieron distinguir las iniciativas nacionales en evaluación de una eventual decisión regional de ampliar el régimen LSA.

C.4.6 El Comité Técnico planteó como asunto pendiente la delimitación de la instrucción que puede realizarse en aeronaves LSA y su relación con los requisitos para la expedición y convalidación de licencias. Expuso antecedentes de dificultades de convalidación vinculadas al tipo de aeronave utilizado durante la formación, sin identificar Estados ni establecer un juicio sobre sus decisiones. Señaló que las consultas efectuadas no habían permitido obtener una respuesta suficiente para los supuestos específicos y solicitó dejar registrada la necesidad de un criterio coordinado entre aeronavegabilidad, operaciones y licencias al personal.

C.4.7 Como complemento, el experto de Brasil que atendía la reunión de forma remota indicó que en su Estado se permite la instrucción de vuelo y el remolque de planeadores como actividades comerciales con aeronaves deportivas livianas. Aclaró que determinadas actividades de instrucción deben efectuarse en otras aeronaves certificadas cuando no pueden realizarse en una LSA. También mencionó procesos de evaluación y demandas de ampliación de actividades comerciales. Su intervención aportó una experiencia

nacional al debate, sin establecer una equivalencia automática con los requisitos de otros Estados ni una autorización regional para nuevas operaciones.

C.4.8 Finalmente, el Comité Técnico destacó que una eventual ampliación del régimen LSA requiere evaluar conjuntamente la certificación, las operaciones, el mantenimiento y las atribuciones del personal, con participación de los Estados y de las áreas AIR, OPS y PEL. La NI-04 planteó como productos posibles una matriz de diferencias por sección, una evaluación de capacidades de certificación y vigilancia y, si procede, una nota de estudio con el texto de enmienda y disposiciones de transición. El tema tuvo carácter informativo y no dio lugar a una conclusión formal de adopción o enmienda del LAR 21. Durante el intercambio, el Comité Técnico planteó la necesidad de aclarar el alcance de la instrucción en aeronaves LSA y su relación con los requisitos de expedición y convalidación de licencias. Este planteamiento quedó registrado como una materia que requiere mayor análisis entre las áreas de aeronavegabilidad, operaciones y licencias al personal.

Adjunto D – Avances en la estrategia de armonización y/o adopción del Conjunto LAR AIR

D.4.1 Como último tema del Asunto 4, la Reunión tomó conocimiento de los avances de armonización y/o adopción del Conjunto LAR AIR comunicados por Bolivia, Brasil, Chile, Cuba, Ecuador, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela. Argentina y Colombia no informaron sus porcentajes de armonización para esta reunión.

D.4.2 Reglamentos de certificación y estándares de diseño

- a) Bolivia informó 100 % en los reglamentos de certificación y estándares de diseño presentados, excepto los LAR 26 y 38, registrados en 0 %. Indicó que verificaría la incorporación del LAR 38 en su reglamento 21. El CT orientó a revisar el LAR 26 como estándar de diseño y su aceptación en la normativa nacional, y ofreció orientación para registrar la declaración correspondiente. No se consignó una actualización definitiva de estos dos porcentajes.
- b) Brasil informó 90 % para el LAR 21 y 100 % para los demás estándares de diseño presentados, excepto el LAR 38, declarado en 60 %.
- c) Chile informó 98 % para el LAR 21 y 100 % para los estándares de diseño presentados. La gráfica mostraba VLA en 0 %; durante la sesión se aclaró que Chile no dispone de ese reglamento y el CT indicó registrarlo como no aplicable, para evitar que afecte el porcentaje de armonización.
- d) Cuba informó 100 % en los reglamentos de certificación y estándares de diseño presentados, excepto el LAR 38, registrado en 0 %. Explicó que la reglamentación estaba desarrollada, pero pendiente de completar el proceso de aprobación y publicación en su sitio web, por lo que aún no había declarado su armonización. No se registró una indicación específica adicional del CT para este reglamento.
- e) Ecuador envió sus porcentaje de armonización el cual fue presentado por el Comité Técnico del SRVSOP. Ecuador tiene un 70% de avance en el LAR 21 y 100% de avance en los requisitos de base de certificación (estándares de diseño).
- f) Panamá informó 70 % para el LAR 21, 99 % para el LAR 38 y 100 % para los demás estándares de diseño presentados.
- g) Paraguay informó 50 % para el LAR 21 y 100 % para los estándares de diseño presentados, excepto VLA y los LAR 22 y 26, registrados en 0 %. Mencionó procesos de publicación pendientes. El CT indicó verificar la aceptación expresa de los estándares de diseño en la sección nacional equivalente al LAR 21.120, incluidos los correspondientes a los LAR 22 y 26, antes de declarar 100 %. También explicó que los requisitos no aplicables por la función del Estado deben justificarse en la aplicación y no reducir el porcentaje de los requisitos que sí le corresponden.
- h) Perú informó 100 % en los reglamentos de certificación y estándares de diseño presentados, excepto el LAR 38, mostrado en 0 %. No se registró en la exposición una explicación específica de ese valor ni una indicación particular del CT sobre dicho reglamento.
- i) Uruguay confirmó la adopción directa al 100 % de los reglamentos de certificación y estándares de diseño presentados, incluido el LAR 38, corrigiendo el 99 % mostrado en la presentación.
- j) Venezuela confirmó un avance del 89% en el LAR 21 y estándares de diseño al 100%. En cuanto a los reglamentos operacionales un avance de 96%.

D.4.3 Reglamentos aplicables a directrices de aeronavegabilidad mantenimiento matrícula y OMA

- a) Los resultados comunicados para los LAR 39, 43, 45 y 145 se presentan íntegramente en el siguiente cuadro.

Estado	LAR 39	LAR 43	LAR 45	LAR 145
Bolivia	100 %	100 %	93,67 %	98,78 %
Brasil	67 %	94,1 %	93 %	84,3 %
Chile	100 %	97 %	98 %	100 %
Cuba	100 %	100 %	100 %	100 %
Ecuador	90 %	60 %	90 %	80 %
Panamá	75 %	75 %	75 %	80 %
Paraguay	67 %	90 %	83 %	78 %
Perú	100 %	99,07 % ¹	100 %	100 %
Uruguay	100 %	100 %	100 %	100 %
Venezuela	100 %	100 %	84 %	99 %

- b) Para Perú se conserva el 99,07 % mostrado para el LAR 43. Su representante indicó que la revisión interna reflejaba 100 % y que verificaría la diferencia. Brasil señaló que revisaría su declaración, por lo que se mantienen los valores presentados en la sesión. Los porcentajes se registran como información comunicada por los Estados, sin asignar nuevos compromisos o plazos al CT.

D.4.4 A partir de los porcentajes comunicados por los Estados, se calculó el promedio aritmético de los reglamentos de certificación y operacionales declarados. Se incluyeron los valores de 0 % y se excluyeron los reglamentos identificados como no aplicables o sin información. Los resultados son los siguientes:

Estado	Reglamentos considerados	Porcentaje consolidado
Bolivia	18	88,47 %
Brasil	18	93,8 %
Chile	15	99,53 %
Cuba	17	94,12 %
Ecuador	18	93,89 %
Panamá	18	93,00 %
Paraguay	17	74,59 %
Perú	17	94,06 %

Estado	Reglamentos considerados	Porcentaje consolidado
Uruguay	18	100,00 %
Venezuela	17	95,80 %
Argentina	—	No informó
Colombia	—	No informó

D.4.5 El promedio general de armonización de los nueve Estados que informaron es de 92,73 %, calculado como promedio aritmético de sus porcentajes consolidados, con igual peso por Estado. Se incluyen los reglamentos declarados en 0 % y se excluyen los no aplicables o sin información. Argentina y Colombia no se incluyen por no haber informado. Este resultado resume las declaraciones recibidas y no corresponde a un indicador oficial generado por la aplicación del SRVSOP.
