



**Décima Séptima Reunión del Panel de Expertos en Licencias al Personal y  
Medicina Aeronáutica (RPEL/17)**

**Informe de la segunda teleconferencia efectuada con los expertos en licencias al personal  
(Plataforma GoToMeeting, 16 de agosto de 2022)**

---

### **1. Convocatoria**

La teleconferencia fue convocada mediante correo electrónico del 26 de julio de 2022 enviado por el Comité Técnico a todos los expertos en licencias al personal y de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo acreditados por los Estados, en cumplimiento a lo indicado en la Comunicación SA6300 del 17 de junio del 2022, cursada por el Coordinador General del SRVSOP con la convocatoria de la reunión y la distribución de tareas para las notas de estudio.

### **2. Fecha y hora de la reunión**

La teleconferencia se realizó el día martes 16 de agosto de 2022, en el horario de 9:00 a 11:00 a.m. (hora de la ciudad de Lima).

### **3. Participantes**

1. Sr. Marcus Fernandes Ramos	ANAC Brasil
2. Sr. Gabriel Damaso Murta	ANAC Brasil
3. Sr. Cleber Lima Silva	ANAC Brasil
4. Sr. Rodrigo Tribeño	DGAC Bolivia
5. Sr. Jilmhar González	DGAC Bolivia
6. Sr. Carlos Stuardo	DGAC Chile
7. Ing. Alfonso Liz	DGAC Chile
8. Dra. Paula Marinkovic	DGAC Chile
9. Sra. Laura Mateus	AEROCIVIL Colombia
10. Sr. Juan Alfonso Doval	IACC Cuba
11. Sr. Mauricio Hidalgo	DGAC Ecuador
12. Sra. Miriam Valdelamar	AAC Panamá
13. Sr. Crescencio Centeno	DINAC Paraguay
14. Sr. Jorge López Vásquez	DGAC Perú
15. Sra. Karen Espinoza Calle	DGAC Perú
16. Sra. Silvana Tonello	DINACIA Paraguay

17. Sr. Edward Rodríguez	INAC Venezuela
18. Dr. Buenaventura Núñez Inojosa	INAC Venezuela
19. Sra. Ana María Díaz Trenneman	Experta PEL Comité Técnico – SRVSOP

#### 4. Asuntos tratados

La experta del Comité Técnico del SRVSOP, dio inicio a la reunión agradeciendo a todos los participantes su asistencia y destacando la importancia de estas reuniones previas que permiten analizar el contenido de las propuestas de notas de estudio programadas, recibir retroalimentación para la mejora de las mismas y lograr ir con los asuntos más consensuados a la reunión central de la RPEL/17, a efectuarse del 26 al 30 de septiembre de 2022.

A continuación, se procedió a la exposición y revisión de las dos notas de estudio programadas para esta reunión:

a) *NE/08 – Parte 1 Promoción de la implementación de los Acuerdos de certificaciones multinacionales de los CIAC, CEAC y CMAE*

La relatoría de esta nota de estudio estuvo a cargo del Dr. Marcelo Soriano; sin embargo, por temas de trabajo se había disculpado por no participar en esta reunión, por ello la Sra. Karen Espinoza procedió a ser la presentación de esta nota de estudio.

Al respecto señaló que, la nota de estudio constaba de dos partes, la primera se refería al análisis efectuado por el grupo de tarea en cuanto a las actividades que podría desarrollar el SRVSOP y los Estados para promocionar la certificación multinacional de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, así como de los centros médicos aeronáuticos examinadores, dado que en este momento era propicio hacerlo toda vez que los Estados han avanzado en la armonización de los reglamentos, así como se han reanudado sus actividades de estos centros y la segunda parte, en la necesidad que los Estados cumplan con el artículo de los Acuerdos de desarrollar un procedimiento para la aceptación de estas certificaciones y notificarlo al SRVSOP.

Como antecedentes se indicó que durante la JG/26 celebrada el 3 de diciembre de 2013, ocho Estados (Argentina, Bolivia, Colombia, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú y Uruguay) suscribieron el Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la aceptación de la certificación de centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil, así como el Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la aceptación de las certificaciones de centros médicos aeronáuticos examinadores, este último con excepción de Colombia por tener solo médicos examinadores autorizados.

Asimismo, resaltó que el principal beneficio de estas certificaciones multinacionales era permitir que una organización, bajo un solo proceso de certificación a cargo de un equipo multinacional pueda obtener la certificación de varios Estados signatarios de los Acuerdos o los que elija el propio centro, lo cual reduce la inversión de tiempo de recursos humanos dado que no estaría postulando a diversos países con distintos requisitos, lo cual generaría un considerable ahorro de recursos.

Como otro beneficio se comentó que, los certificados de instrucción de alumnos de diversas nacionalidades serían reconocidos por los demás Estados como que fueran de sus propios centros, convirtiéndose en centros internacionales, lo cual ofrecería una ventaja competitiva para su imagen en el mercado aeronáutico.

Otro de los temas que también se había analizado era el referido a los costos, que es importante para la decisión de quien va a optar a estas certificaciones, explicando que las Fases I – Pre-solicitud, Fase II – Solicitud formal y la Fase III – Evaluación de la documentación no genera un costo económico

para el centro postulantes, solo está previsto en el proceso el pago al momento de la presentación de la solicitud formal, del costo de la emisión del certificado por parte del Estado al que postula, el mismo que es establecido por cada Administración y el costo de la misión a realizarse in situ en la Fase IV – Inspección, que corresponde a los viáticos y pasajes del equipo de inspectores multinacionales (3) que se realiza conforme a la Escala de viáticos de Naciones Unidas.

En el caso de los centros médicos, además de las ventajas señaladas anteriormente que también les aplica, está el hecho que los CMAE certificados multinacionalmente podrían recibir a pilotos y tripulantes de cabina que se encuentren en su país para realizar las evaluaciones médicas y serían reconocidas como propias por los Estados que lo han certificado, dado que existe un acuerdo oficial para ello.

En ambos casos, con los procedimientos de certificación y vigilancia desarrollados por el SRVSOP para los centros certificados multinacionalmente, se garantizará el cumplimiento de los requisitos de los LAR, que cumplen al 100% las normas y métodos recomendados del Anexo 1 sobre Licencias al personal.

En ese sentido, se proponía a la reunión las siguientes acciones de promoción tanto por la parte del SRVSOP, como por los Estados signatarios a los mismos.

SRVSOP	ESTADOS
<p>a. Promocionar a través de material audiovisual con música e imágenes, lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Objetivos del SRVSOP y los beneficios de contar con reglamentos y procedimientos armonizados.</li> <li>– Acuerdos de cooperación técnica multinacional.</li> <li>– Certificación multinacional a través del SRVSOP: Abriendo puertas y presencia en otros países.</li> <li>– Demostrar un solo estándar: Economía de costos y evitar duplicidad de acciones.</li> <li>– Beneficios y fortalezas que le trae a los CIAC/CEAC y CMAES certificarse bajo una norma común como es el LAR.</li> </ul> <p>b. Publicar en la página web el material audiovisual, folletos explicativos, procedimientos que ilustren todo el proceso y costos referenciales.</p>	<p>Promocionar a través del sitio web el material promocional del SRVSOP e impulsar las certificaciones multinacionales por los beneficios que genera a la industria, Estados y el personal aeronáutico.</p>

Finalizada la exposición respecto a las actividades de promoción, surgieron las siguientes preguntas en relación al alcance de los acuerdos, las cuales fueron respondidas por la Experta PEL del CT:

- *¿Si un alumno va a estudiar a Argentina y luego a Colombia en un CIAC, como sería la comunicación para reconocer los estudios realizados o qué se tiene previsto?*

En este caso se indicó que en una certificación multinacional los Estados reconocen el certificado emitido por el centro extranjero como propio, no parte de la instrucción que pueda haber realizado en uno y otro país para culminar por ejemplo sus estudios para la licencia de piloto privado.

También se precisó que ese reconocimiento de estudios realizados en el extranjero actualmente no es factible hacerlo, porque existe una PQ que se refiere a la certificación de centros extranjeros, cuando éstos brindan instrucción a sus nacionales para licencias y habilitaciones. En esta parte, también se aclaró que el reconocimiento del certificado no implica la exoneración de exámenes teóricos y la verificación de pericia correspondiente.

- *¿Bajo el acuerdo multinacional, cómo sería el tratamiento cuando un Estado tiene diferencias con el LAR?*

En el propio Acuerdo y dentro del procedimiento establecido por el SRVSOP, cada Estado signatario tiene la obligación de notificar específicamente las diferencias que tiene con el LAR, las cuales definitivamente serán mínimas; de lo contrario, se perdería el espíritu de tener un proceso con requisitos comunes. Por ejemplo, podrían ser requisitos financieros u otros muy específicos. En este caso, si un Estado notifica diferencias o requisitos adicionales a los indicados en los LAR, el equipo de certificación realizará en la Fase III – Análisis de la documentación y en la Fase IV – Inspección y demostración estos requisitos. El Estado que las haya notificado al SRVSOP recibirá las evidencias del cumplimiento como parte de la fase correspondiente y se reflejará en el informe final.

- *¿Si un CIAC de un Estado tiene armonizado los reglamentos, pero su Estado ha dado un plazo de transición para su adecuación a sus reglamentos nacionales armonizados con el LAR, este CIAC para postular tiene que contar con la certificación del Estado bajo los nuevos reglamentos?*

Depende de la situación, por eso se recomienda a los centros interesados hacer previamente la referencia cruzada entre los requisitos del LAR aplicable y su manual/documentos que evidencien el cumplimiento, para que el proceso sea exitoso.

Por ejemplo, en el LAR se pide tener implementado el SGC y no tienen evidencia de ello, porque su actual reglamentación no lo pide, no podría aplicar al proceso. Pero si ese centro se ha adelantado y cuenta con un manual que cubre todos los requisitos del LAR aprobado por su Autoridad y tiene evidencia de implementación, si podría aplicar a una certificación multinacional.

Se explicó que otro efecto que se busca es que los centros certificados multinacionalmente constituyan modelos para nuestros Estados, de esa forma se promueve competencia para ponerse a la par de éstos, impulsando el nivel de los centros de la Región. También se explicó que las habilitaciones que se otorguen en estas certificaciones multinacionales, serán las que estén señaladas en los LAR.

- *¿Cuál sería el alcance de la certificación multinacional, abarcaría en el caso de los CEAC 142 instructores y simuladores, porque el Estado puede estar haciendo una vigilancia muy estrecha a estos centros y ello como quedaría en el caso que el CEAC sea certificado multinacionalmente?*

El Estado que tiene certificado al CEAC no pierde su capacidad de vigilancia, él continúa haciéndola en las frecuencias establecidas, así está en el Acuerdo y además tiene que informar al SRVSOP de los resultados de esas vigilancias (Artículo Sexto). Además, este artículo también señala que un equipo multinacional realizará una inspección multinacional cada dos años para el mantenimiento de la certificación.

Ahora si un Estado necesita hacer una vigilancia a un CIAC multinacional a quien le ha otorgado un certificado bajo este proceso, lo puede realizar pero esto no generaría costo al centro certificado, además que sería esporádico porque se perdería el espíritu del Acuerdo, por eso partimos de requisitos comunes.

Finalizada las preguntas, se consultó a los Estados si tenían otras ideas para promocionar estas certificaciones, que traerían muchos beneficios a la Región, a los centros y a los Estados, las cuales podrían exponerlas también en la reunión central, dándose por cerrada en esta reunión la propuesta presentada.

Adicionalmente, la Reunión comentó que conforme a lo expuesto estas certificaciones traerían beneficios colaterales que podrían manejar los propios centros de instrucción certificados multinacionalmente, como por ejemplo intercambio de instructores y visitas de los alumnos a centros extranjeros como lo hacen a nivel de universidades, partiendo de tener requisitos y programas de instrucción armonizados, lo cual tendría un impacto positivo en la imagen de estos centros.

**b) NE/08 – Parte 2 Procedimientos notificados por los Estados signatarios conforme al Artículo Cuarto f) de los Acuerdos de certificaciones multinacionales de los CIAC, CEAC y CMAE**

Continuando con esta nota de estudio, se indicó que conforme al Artículo Cuarto literal f) de los Acuerdos Multinacionales, estaba considerado como obligación de los Estados signatarios notificar al Coordinador General en el plazo de 12 meses posteriores a la firma del acuerdo, los procedimientos nacionales de implementación (PI), lo cual hasta el momento no ha sido realizado por los Estados, solo a solicitud del SRVSOP se recaba periódicamente las tasas de los costos por certificación y requisitos adicionales que pudieran tener.

Asimismo, se comentó que desde un inicio en el manual de certificación y vigilancia de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil del SRVSOP, existe en el Capítulo 2 de la Parte IV el proceso de implementación del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la certificación de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, como un apoyo a los Estados para que puedan armonizarlo o tomarlo de base para el desarrollo de sus procedimientos nacionales.

En tal sentido, siendo este procedimiento indispensable para que el Estado tenga claro en primer lugar el proceso que se sigue y las acciones que como Estado deberían cumplir al momento de recibir el informe final del equipo multinacional con todo el expediente digital de lo actuado (Informes de fases, evidencias, listas, de verificación, etc.), se ha realizado una mejora al mismo desarrollando con más detalle las acciones a seguir por el Estado en la Fase V – Certificación, así como brindando formularios para las notificaciones que tienen que realizar al SRVSOP.

Se recaló que no significa que el Estado que recibe el informe tiene que realizar nuevamente todo un proceso, sino contar con un procedimiento que le permita revisar el informe y las evidencias correspondientes, a fin de brindar su conformidad a la documentación presentada por el equipo multinacional y en base a ella, emitir un informe recomendando la emisión de la certificación al centro extranjero.

A continuación, se fue detallando las partes del modelo de procedimiento y las actividades a realizar, invitando a los participantes a pronunciarse sobre oportunidades de mejora que pudieran incluirse.

También se resaltó que si bien los procedimientos no eran aprobados por la Junta General ni debían someterse a consideración de los Paneles de Expertos, se había considerado presentar este procedimiento en la agenda de la reunión porque este debería ser estandarizado por todos los Estados y era importante recibir la retroalimentación de los mismos, a fin de estar de acuerdo y poder implementarlo de una forma estandarizada.

Finalizada la presentación, la Reunión expresó las siguientes inquietudes:

- Si existía un costo aproximado del proceso de certificación multinacional.

Se informó que, conforme a los cálculos realizados por el SRVSOP, considerando el viático más alto de los Estados y el costo de pasajes para tres inspectores, el costo de la misión in situ sería de aproximadamente US\$ 10,000, adicional al pago de certificación a los Estados que estaría entre US\$ 4,000 a US\$ 5000, lo cual haría un costo total aproximado de US\$ 15,000 por certificación.

- Si un Estado podría hacer uso de los servicios de instrucción de un centro extranjero que no está certificado multinacionalmente, solo aplicando un proceso de aceptación de la certificación efectuada por la Autoridad de ese Estado.

Se indicó que sí podría siempre que cuente con el procedimiento para ello, aclarando que este proceso es aplicado de un Estado a un centro determinado, a diferencia del proceso multinacional que es aplicado a un solo centro que recibe varias certificaciones por parte de diferentes Estados.

- Cuánto sería el tiempo máximo establecido para culminar un proceso de certificación y si se podría ampliar el mismo, para dar más facilidades a los centros en prepararse para la certificación porque aparentemente 90 días es muy poco tiempo. Asimismo, que se consideraba el costo alto comparado con lo que se cobra en un Estado.

En este punto se explicó que en principio contando a partir de la solicitud formal sería 90 días para completar el proceso hasta que se envíe el informe final a los Estados; sin embargo, también este plazo podría ampliarse como máximo hasta 90 días adicional, que son días útiles.

Otro mecanismo que se puede aplicar también sería que el CIAC que está en proceso y que pueda demorarle más de treinta días cumplir con el levantamiento de una no conformidad, solicitar dejar en suspenso el proceso por un tiempo determinado, siempre que éste sea razonable para la acción correctiva a aplicar.

En cuanto a los costos de la certificación, se precisó que estos se cobran al momento de la presentación de la solicitud formal, pero en el caso que un Estado que aún no haya pasado la Fase IV se evidencia que a pesar de los plazos no logra subsanar las observaciones se da por terminado el proceso y se devuelve el monto depositado. En el caso que haya realizado la Fase IV solo se le devolvería lo abonado por concepto de pago a los Estados. El cobro anticipado se realiza para que el postulante esté comprometido de alguna forma en culminar el proceso y asegurarnos de su interés en el mismo.

- Cómo se realiza la selección de los inspectores que realizan el proceso de certificación multinacional.

Para elegir a los inspectores, el SRVSOP tiene el manual de calificación de inspector multinacional LAR en distintas especialidades aeronáuticas, que establece los requisitos para la postulación y calificación. De forma general para aplicar a una calificación inicial que sería la de Inspector provisional por ejemplo en el caso de PEL, la persona tiene que tener un curso de técnicas de auditoría sobre la Norma ISO, tener una experiencia deseable de cinco años en las tareas a realizar, presentar la credenciales de inspector emitida por su Estado, tener un curso del SRVSOP sobre el reglamento a ser aplicable en la certificación o el curso de GSI PEL, que sea presentado por su Estado y llenar tres formularios sobre calificaciones, experiencia y capacitación recibida.

Esta postulación es evaluada por el Comité Técnico y si todo es satisfactorio es aprobada, emitida la certificación y comunicado tanto al Estado como al postulante esta designación. Al momento de realizarse la conformación del equipo de certificación multinacional se escoge a los inspectores que tienen más experiencia en la clase de CIAC/CEAC a certificar, en base a las habilitaciones solicitadas.

Para mayor información de inspectores multinacionales pueden acceder al siguiente link: [www.srvsop.aero/certificaciones/inspectores-multinacionales](http://www.srvsop.aero/certificaciones/inspectores-multinacionales)

Asimismo, se comentó que se requería incrementar el número de inspectores multinacionales en la especialidad PEL y MED, para lo cual se tiene previsto desarrollar en el 2022 dos cursos, uno de auditor interno y otro de auditor líder.

En cuanto al procedimiento presentado, se comentó que de encontrarse conforme la modificación de este procedimiento, se procedería de la misma forma con el correspondiente al de certificación de centros médicos aeronáuticos examinadores.

Finalizados los comentarios, se convino en revisar el procedimiento presentado, considerando las explicaciones y aclaraciones brindadas, para ser analizada con mayor detenimiento en la reunión presencial.

**c) *NE/02 Revisión de las Secciones 142.405 y 142.410 del LAR 142 para su vinculación con el LAR 60***

Continuando con la exposición, la Experta PEL del CT presentó la NE/02 que se refería a la propuesta de mejora de las Secciones 142.405 y 142.410 del LAR 142 con el objetivo de quedar estandarizadas con el LAR 60, indicando que la misma había sido desarrollada por el Ing. Luis Alberto Ramos con el apoyo del equipo de tarea designado; sin embargo, le iba a ser imposible seguir participando por ciertas misiones que le había encomendado la AEROCIVIL de Colombia.

Al respecto, comentó que durante la RPEL/16 realizada en octubre 2021 se había presentado una nota de estudio sobre este tema, acordándose en esa oportunidad mantener el texto de las citadas secciones y formar un equipo de trabajo multidisciplinario que pudiera revisar este asunto con más profundidad, indicando que se había avanzado en analizar e identificar la problemática de ambas secciones.

Asimismo, para el desarrollo de esta nota de estudio se había revisado el Manual del Inspector de Operaciones (MIO) del SRVSOP, donde se pudo apreciar en el Capítulo 6, Volumen II, Parte II que se refiere a la aprobación de los simuladores de vuelo, que las características en él señaladas están acordes con lo establecido en la Sección 142.410 (b) del LAR 142, lo cual se refieren a características funcionales que deben continuar figurando en la citada sección.

Igualmente, se había efectuado una revisión al Doc. 8900 Volumen 3, Capítulo 19, Sección 6 de la FAA en el cual se pueden apreciar la descripción funcional de los FTD del Nivel 4 hasta el Nivel 7 que coincide con lo establecido en el LAR 142, así como los Niveles de FFS del A al D.

De acuerdo al análisis efectuado, se había determinado que si bien era cierto que la Sección 142.405 en su título se refiere a “Dispositivos de instrucción para simulación de vuelo”, es necesario precisar en el texto de esta sección que su alcance corresponde a simuladores de vuelo (FFS) clasificados en niveles de la A hasta la D y también a entrenadores para procedimientos de vuelo (FTD) de Niveles del 4 hasta el 7 tal como lo indica el LAR 60 en el Apéndice 2, por lo cual deberá retirarse la clasificación de dispositivos de instrucción Clase 1, 2 y 3 para estar acorde con el LAR 60 y no ser aplicables en un reglamento LAR 142.

Si bien la nota de estudio estaba dedicada a la revisión del LAR 142, al analizarla se había considerado también revisar la Sección 141.405 para establecer en ella solo requisitos generales y referenciarlos a las Secciones 60.285, 60.290 y los Apéndices 6 y 7 que se refieren a los criterios de aceptación de los PCATD y ATD utilizados en los CIAC LAR 141, para su aprobación dentro del programa de instrucción de un CIAC.

Seguidamente, se detalló el resumen de las modificaciones propuesta y el sustento de las mismas que se especifican a continuación:

LAR	Propuesta de enmienda
142.405	<p><b><i>Dispositivos de instrucción para simulación de vuelo</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Especificar que esta sección se refiere a simuladores de vuelo (FFS) y entrenadores para procedimientos de vuelo (FTD), que es la terminología que utiliza el LAR 60 y la que aplica a un CEAC LAR 142, indicándose que toda calificación y aprobación será efectuada por la AAC conforme a los requisitos del LAR 60.</li> <li>• Suprimir el texto del Párrafo (b) y (c) actual porque la demostración se realizará como parte de las pruebas objetivas y subjetivas establecidas en el LAR 60 y en su lugar insertar el texto del Párrafo (d) referido a lo que debe incluir la aprobación.</li> <li>• En todo el texto se utilizará la denominación de entrenadores para procedimientos de vuelo cuando se refiere al FTD, acorde con el LAR 60.</li> <li>• Retirar el último párrafo sobre que el CEAC puede solicitar calificación inicial y periódica de FSTD sin ser titular de un AOC o tener una relación específica con algún explotador, toda vez que no existe ninguna obligación para ello en los requisitos de certificación.</li> </ul>
142.410	<p><b><i>Clasificación y características de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modificar el texto del Párrafo (a) señalando que como complemento a los requisitos técnicos establecidos en el LAR 60, se especifican la clasificación y características funcionales de cada nivel de los FTD.</li> <li>• Suprimir las Clases 1, 2 y 3 de FTD que se mencionan al no ser consideradas en el LAR 60, acorde con el FAR 60.</li> <li>• Cambiar la denominación de clase por niveles de los FTD 4 al 7 para quedar estandarizado con el LAR 60.</li> <li>• Mejora del subpárrafo (ii) agregando los controles que se requieren para el entrenamiento y verificación a ser efectuada.</li> <li>• Eliminar el texto del Subpárrafo (v) del FTD Nivel 5 y fusionarlo con el Subpárrafo (iv), para mayor claridad del requisito.</li> <li>• En lo que se refiere a los FFS se modifica igualmente el texto del Párrafo (b) indicando que como complemento de los requisitos técnicos establecidos en el LAR 60, se especifican las características funcionales de los simuladores de vuelo.</li> <li>• Los subpárrafos que se refieren a la explicación de cada nivel de simulador de vuelo, se agrupan en un solo texto de manera general, independizando en subpárrafos las características funcionales y componentes de cada uno, para una mejor comprensión.</li> <li>• Se cambia la terminología ejes por grados de libertad con relación a los FFS.</li> </ul>
141.405	<p><b><i>Dispositivos de instrucción para simulación de vuelo</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cambiar el título y en todo el texto la denominación dispositivos de instrucción para simulación de vuelo (FSTD), por los dispositivos de instrucción básica PCATD y ATD, tal como está señalado en el LAR 60 y por ser los dispositivos que se utilizan en un CIAC 141.</li> <li>• Para mayor precisión y poder orientar a los CIAC que les aplica el LAR 141, incluir en el Párrafo (b) que el entrenador utilizado deberá cumplir los requisitos establecidos en las Secciones 60.285, 60.290 y los Apéndices 6 y 7 del LAR 60, que se refieren a los</li> </ul>



LAR	Propuesta de enmienda
	<p>criterios de aceptación de los PCATD y ATD utilizados en los CIAC LAR 141, según sea el caso.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Eliminar los Numerales (1), (2) y (3) del Párrafo (b) que se refiere a los requisitos de los entrenadores, para evitar cualquier contradicción con las normas citadas en el LAR 60.</li> <li>• Modificar el Párrafo (d) con la denominación de entrenadores para procedimientos de vuelo, suprimir los numerales 1, 2 y 3 dado que todos estos requisitos están en el LAR 60 y agregar que se debe mantener los requisitos de la calificación inicial.</li> </ul>

Finalizada la presentación, se resaltó que en la nota de estudio se había dejado para analizar en la reunión, si podría darse la opción de considerar a los FTD para la aprobación de un programa de instrucción en un CIAC 141, porque mayormente lo que utilizan son los dispositivos de instrucción básica PCATD y ATD.

Al respecto, se comentó que en Chile se han dado circunstancias en donde el entrenador puede ser un FTD Nivel 5 y 6 para realizar la instrucción de vuelo por instrumentos en helicópteros, por lo cual se podría dejar abierta esta opción para el CIAC 141. Por su parte Brasil indicó que no tienen restricciones en su reglamentación.

En cuanto a la propuesta de dejar abierta esta posibilidad en el LAR 141, considerando que es utilizada en dos Estados, se propuso que los FTD se incorporen en el título de la sección y para evitar duplicar la normativa en cuanto al LAR 142 referirla a este reglamento o en todo caso solo incluir un párrafo que se indique que en el caso que se requiera un FTD para ser utilizado en un programa de instrucción conforme al LAR 141, éste deberá cumplir los requisitos del LAR 60 y lo indicado en las secciones del LAR 142.

De otro lado, el Ing. Alfonso Liz señaló que no había que perder de vista la clasificación que hace la OACI en el Doc. 9625 para los FSTD que tiene una numeración del I al VII la cual es diferente a la que se tiene en el LAR 60, recomendando la conveniencia de realizar una homologación de la misma.

Al respecto, se aclaró que efectivamente es diferente la clasificación; sin embargo, con el LAR 60 los Estados habían decidido adoptar la clasificación que tiene la FAA en el CFR Title 14, Chapter I, Part 60 porque es la que tienen todos los Estados del SRVSOP y el citado LAR se basa en ese estándar.

En cuanto a la homologación con la clasificación de la OACI, se indicó que la misma OACI en el Apéndice 3 del Anexo 1, que se refiere a la instrucción en vuelo para la licencia del piloto de tripulación múltiple que tiene 4 fases de instrucción (habilidades básicas en vuelo, básica, intermedia y avanzada) en la cual se utilizan FSTD, realiza una equivalencia con la clasificación que tiene tanto la EASA como la FAA para sus dispositivos de instrucción para simulación de vuelo.

Asimismo, se indicó que casualmente a solicitud de la RPEL/16 se ha considerado realizar una referencia cruzada entre los Niveles de FSTD que utiliza el LAR 60, versus tipo de instrucción y licencias tal como lo tiene el Doc. 9625; sin embargo, por lo complejo de esta tarea en la RPEL/17 solo se realizara la planificación de la misma a través de un cronograma de trabajo y definición de las matrices a desarrollar, tanto para avión como helicópteros, precisándose que este asunto será tratado con la NE/03.

La Reunión no consideró otras modificaciones en relación a la propuesta inicial presentada, quedando en continuar revisándola para ser discutida en la reunión presencial

## 5. Finalización

La teleconferencia terminó a las 11:30 a.m. (hora de Lima), quedando la Experta PEL del Comité Técnico a cargo del desarrollo y envío del informe al Panel PEL/MED. Asimismo, expresó su agradecimiento a todos los asistentes a esta reunión.

---