

**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA****RESUELVE:**

1°.- Designase Ministro interino de Industria, Energía y Minería, a partir del día 10 de octubre de 2016 y mientras dure la ausencia de la titular de la Cartera, al señor Subsecretario Ing. Guillermo Moncecchi.

2°.- Comuníquese, etc.-

RAÚL SENDIC, Vicepresidente de la República en ejercicio de la Presidencia.

**MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL  
DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL  
E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA -  
D.I.N.A.C.I.A.**

4

**Resolución 477/016**

Dispónese la reglamentación relativa a los requisitos prescriptos en materia de gestión de fatiga y descanso de las tripulaciones de acuerdo a lo establecido en los Capítulos N del LAR 121 y F del LAR 135.

(1.853\*R)

**DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E  
INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA**

**RESOLUCIÓN N° 477 2016**

Aeropuerto Interacional de Carrasco, "Gral Cesáreo L. Berisso",  
17 OCT. 2016

**VISTO:** La necesidad de establecer disposición para cumplir lo dispuesto en el Capítulo N del LAR 121 (Requisitos de operación, operaciones domésticas e interacionales regulares y no regulares) y Capítulo F del LAR 135 (Requisitos de operación, operaciones domésticas e interacionales regulares y no regulares), referente a los requisitos prescriptivos en materia de gestión de fatiga y descanso de las tripulaciones.

**RESULTANDO: I)** Que esta Administración oportunamente aprobó por Delegación de atribuciones la Resolución N° 407/2003 relacionada con el RAU 61 "Licencias al Personal".

**II)** Que dicha reglamentación quedó derogada a partir del momento en que entró a regir la normativa regional LAR 61 (RAU/LAR 61), aprobada por Resolución N° 220/2015 de 10 de junio de 2015.

**III)** Que en el Capítulo N del LAR 121 (Requisitos de operación, operaciones domésticas e interacionales regulares y no regulares) y en Capítulo F del LAR 135 (Requisitos de operación, operaciones domésticas e interacionales regulares y no regulares), se establece que en tanto a nivel del SRVSOP se establezcan los requisitos prescriptivos en materia de gestión de fatiga y de descanso de las tripulaciones, las Administraciones de Aviación Civil utilizarán sus propios requisitos.

**CONSIDERANDO: I)** Que corresponde contemplar las condiciones mínimas puestas a cargo del Estado previstas en el Capítulo N "Gestión de la Fatiga" del LAR 121 como asimismo en el Capítulo F "Gestión de la Fatiga" del LAR 135.

**II)** Que la reglamentación prevista en el RAU 61 demostró ser adecuada durante su período de vigencia.

**III)** Que en base a la Reglamentación mencionada en el considerando II, se confeccionaron por parte de esta Administración los requisitos prescriptivos en materia de gestión de fatiga y de descanso de las tripulaciones de acuerdo a lo establecido en los Capítulos N y F de los LARs 121 y 135, respectivamente.

**IV)** Que de acuerdo a lo dispuesto en el RAU 11 aprobado por Resolución N° 319-2009 de 27 de julio, fueron puestos a consulta de la comunidad aeronáutica, en la sitio web institucional por los 30 días reglamentarios.

**V)** Que al respecto se recibieron comentarios por parte de la Asociación Civil de Pilotos de Línea Aéreas Uruguay (ACIPLA)

la que en términos generales compartió la propuesta. Efectuando sugerencias sobre aspectos secundarios, las cuales fueron parcialmente consideradas.

**VI)** Que a la Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica se le han delegado atribuciones por parte del Poder Ejecutivo para la aprobación y modificación de las reglamentaciones del Código Aeronáutico y demás leyes aplicables, por Resolución N° 1808/003 de 12 de diciembre de 2003 dictada en Consejo de Ministros.

**EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACION CIVIL E  
INFRAESTRUCTURA  
AERONAUTICA  
en ejercicio de atribuciones delegadas  
RESUELVE:**

1°) **DISPONESE** que en la República Oriental del Uruguay las disposiciones del **Capítulo N del LAR 121 (Requisitos de operación, operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares) y del Capítulo F del LAR 135 (Requisitos de operación, operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares)**, referente a los requisitos prescriptivos en materia de gestión de fatiga y descanso de las tripulaciones, se cumplirán de acuerdo a lo siguiente:

**1. APLICABILIDAD**

**a)** El presente establece el régimen de trabajo y descanso de los tripulantes de aeronaves explotadas por titulares de un AOC emitido bajo los LAR 121 o 135 para la República Oriental del Uruguay.

**b)** No obstante lo previsto en el presente, ningún tripulante volará en funciones y ningún explotador podrá ordenárselo, si existen razones para creer que el piloto está padeciendo fatiga o podrá sufrirla durante el vuelo programado.

**c)** Este se aplica a todo tipo de tripulante.

**2. DEFINICIONES**

Las presentes definiciones aplican para estas disposiciones y son complementarias de las que se establecen en los LAR 121 y 135.

**a) Actividad Gerencial y Administrativa:** Aquella que el tripulante desempeña para el explotador en tareas ajenas a sus funciones específicas de tripulante. Para desarrollar esta actividad se deberá tener en consideración su extensión y frecuencia, a fin de no interferir en los descansos establecidos y no significar factores concurrentes a la fatiga de vuelo.

La Actividad Gerencial y Administrativa se considerará en todo caso Actividad Laboral.

La Actividad Gerencial y Administrativa se considerará tiempo de servicio cuando se preste, total o parcialmente, dentro de las 8 (ocho) horas anteriores al inicio de un vuelo o serie de vuelos.

**b) Actividad Laboral:** Todo período en que el tripulante desarrolla actividades por disposición del explotador. No comprende las guardias.

**c) Actividad Máxima de las tripulaciones:** El límite que se establece a los Tiempos de Vuelo y de Servicio a cumplir por los tripulantes en cada uno de los períodos de actividad de acuerdo a las tablas fijadas en el numeral 3 "Límites del Tiempo de Vuelo y del Tiempo de Servicio" del presente Adjunto.

**d) Base:** El lugar donde un tripulante se encuentra en régimen de permanencia, o bien sea en las situaciones de destacamento, residencia, destino o contrato.

**e) Base Principal:** Aquella donde se encuentra el domicilio principal del explotador.

**f) Descanso a Bordo:** El tiempo durante el transcurso de un vuelo en el cual el tripulante es relevado de sus funciones con el objeto de disponer de un reposo en los lugares destinados a tal efecto y definidos como Medios de Descanso a Bordo. El Piloto al Mando, sin perjuicio de

gozar de su descanso a bordo, en ningún momento quedará relevado de su responsabilidad sobre el vuelo.

**g) Duración Programada:** La duración de un vuelo prevista por el explotador para un determinado equipo.

**h) Fatiga de Vuelo:** Los trastornos del equilibrio psicofísico debido al esfuerzo físico y mental ocasionado por la actividad aeronáutica.

**i) Guardia:** Es el período de 24 horas consecutivas comprendidas entre las 00:00 horas y las 24:00 horas del día indicado como "GUARDIA" en la Lista de Vuelo, durante el cual el tripulante debe permanecer en su domicilio o en lugar localizable acordado oportunamente con el explotador, que podrá requerirlo para la realización de cualquier tarea relacionada con su función específica. En caso de que tuviera actividad, el Tiempo de Servicio comenzará a contabilizarse a partir de su presentación para efectuar la tarea que se le asigne.

**j) Hora de presentación:** La hora fijada por el explotador para la presentación del tripulante en el aeropuerto u otro lugar designado para el inicio de un vuelo o una serie de vuelos.

**k) Medios de descanso a bordo:** Los lugares e instalaciones que tienen el grado suficiente de comodidad a fin de proporcionar a los miembros de la tripulación, un descanso en relación al tiempo de vuelo.

**l) Los explotadores teniendo presentes las condiciones anteriormente** mencionadas, solicitarán a la DINACIA la aprobación de los medios de descanso a bordo, la que, considerando las condiciones de la operación, podrá requerir medios de descanso horizontal.

En todo caso, los medios de descanso a bordo deberán estar especificados en el Manual de Operaciones del explotador.

**m) Período de Actividad:** Son los períodos dentro de los cuales el explotador efectúa su programación que se dividen de esta forma:

- (i) Período de 24 horas consecutivas.
- (ii) Período de 7 días consecutivos.
- (iii) Período de 30 días consecutivos.
- (iv) Período de 90 días consecutivos.
- (v) Período de 365 días consecutivos.

**n) Período de Descanso:** Días en que el tripulante permanece alejado de toda actividad, sin ejecutar o realizar ninguna tarea o función para el explotador. Puede ser descanso en Base o fuera de Base. Se considera día, el período de 24 horas comprendido entre las 00:00 horas y las 24:00 horas.

**o) Período Nocturno:** Es el tiempo transcurrido entre las 22.00 y las 06:00 hora local, correspondientes al lugar en que se encuentre operando el tripulante.

**p) Tiempo de servicio:**

- (i) El tiempo total empleado por el tripulante, dentro de un período de 24 horas consecutivas con el objeto de preparar, realizar y finalizar un vuelo o serie de vuelos. Se calculará según el horario previsto desde el momento en que el tripulante se presenta en el aeropuerto o lugar asignado por el explotador, hasta media hora después de finalizado el o los vuelos.
- (ii) También será considerado tiempo de servicio todo aquel que el tripulante ocupe a requerimiento del explotador en:
  - (A) Instrucción o comprobación de aptitud en tierra o en equipos sintéticos de instrucción, así como en otras actividades programadas por el explotador con relación a sus tareas específicas.
  - (B) Traslados por conveniencia del explotador.
  - (C) Estar a disposición del explotador en el aeropuerto o lugar designado por el mismo, concrete o no su utilización en tareas de servicio.
  - (D) Las funciones en desarrollo de actividad gerencial y administrativa.

(iii) En los registros del explotador y en los reportes que se han de presentar a la DINACIA, se discriminará y especificará los tiempos de servicio correspondientes a los numerales (i) y (ii) anteriores.

**q) Tiempo de Vuelo:** El tiempo total transcurrido desde que la aeronave comienza a moverse con el propósito de despegar, hasta que se detiene completamente después de finalizado el vuelo. Tal como aquí se define, es sinónimo de tiempo entre calzos.

**r) Tripulación Auxiliar de Cabina Mínima:** La que se establezca en la Especificaciones de Operación para cada explotador, según el Certificado Tipo de la aeronave o lo dispuesto por la DINACIA.

**s) Tripulación Auxiliar de Cabina Reforzada:** La que se incrementa en su número de integrantes en los porcentajes que lucen en ii) y iii) de la Tabla (b) "Tripulaciones auxiliares de Cabina - Período de 24 horas consecutivas", del numeral 3.

**t) Tripulación Técnica Mínima:** La exigida por el certificado tipo de la aeronave o por la DINACIA, para que la aeronave pueda ser operada con seguridad.

**u) Tripulación Técnica Reforzada:** La que comprende tripulantes técnicos adicionales, titulares de licencias y habilitaciones que les permitan ocupar el puesto correspondiente en la cabina de pilotaje de la aeronave, prestando las funciones pertinentes, con el objeto que otro miembro de la tripulación pueda descansar. Los miembros adicionales serán designados por el Explotador de forma tal que se asegure que en todo momento un piloto con atribuciones para prestar funciones de Piloto al Mando en la aeronave correspondiente, ocupe un asiento de pilotaje.

**3. LÍMITES DEL TIEMPO DE VUELO Y DEL TIEMPO DE SERVICIO**

Este numeral determina la actividad máxima en horas que pueden desarrollar en diferentes períodos, Los explotadores no designarán ni los tripulantes aceptarán designaciones que excedan las limitaciones establecidas:

**a) Tripulaciones Técnicas - Períodos de 24 horas consecutivas**

TRIPULACIONES TÉCNICAS	TIEMPO DE VUELO	TIEMPO DE
i) 1 o 2 pilotos	8	13 (*)
ii) 3 pilotos	12 (**)	18 (***)
iii) 4 pilotos	16	22
iv) 2 pilotos y un ingeniero de vuelo	10	16
v) 3 pilotos y dos ingenieros de vuelo	15	18
vi) 4 pilotos y dos ingenieros de vuelo	20	22

(\*) 12 horas en el caso de operaciones nocturnas.

(\*\*) la DINACIA, considerando la operación, podrá autorizar 14 horas si se dispone de medios de descanso horizontal a bordo adecuados.

(\*\*\*) la DINACIA, considerando la operación, podrá autorizar 20 horas si se dispone de medios de descanso horizontal a bordo adecuados.

Ningún tripulante técnico puede permanecer desempeñando sus tareas específicas en la cabina de pilotaje por más de 10 horas.

**b) Tripulaciones auxiliares de cabina - Período de 24 horas consecutivas.**

Tripulaciones auxiliares de cabina	Tiempo de Vuelo (TV)	Tiempo de Servicios (TS)
i) Mínima	8	13
ii) Reforzada 25%	12	18
iii) Reforzada 50%	20	22

Los porcentajes de la tabla precedente son referidos a la tripulación mínima para cada tipo de aeronave, según lo que en cada caso disponga la DINACIA.

**c) Límites generales de Tiempo de Vuelo**

- (i) Período de 7 días: 34 horas.
- (ii) Período de 30 días: 100 horas.
- (iii) Período de 90 días: 270 horas.
- (iv) Período de 365 días: 1.000 horas.

**d) Límites generales de Tiempo de Servicio**

- (i) Período de 7 días: 62 horas.
- (ii) Período de 30 días: 182 horas.
- (iii) Período de 90 días: 490 horas.
- (iv) Período de 180 días: 1.800 horas.

**4. EXCEPCIONES**

El régimen de excepciones que se establece a continuación tiene como propósito permitir que se excedan los tiempos máximos reglamentados dentro de determinados límites y cuando determinadas circunstancias lo justifiquen.

- a) Límites: las excepciones podrán aplicarse dentro de los siguientes límites de incrementos de los tiempos máximos de vuelo y de servicio, y los períodos de actividad que se indican en cada caso:
  - (i) En 24 horas hasta el 20%.
  - (ii) En 30 días hasta el 10%.
  - (iii) En 90 días hasta 5%.
  - (iv) Para el período de 365 días no hay excepciones.
- b) Circunstancias: Las excepciones son aplicables en los casos previstos en el Título VIII del Código Aeronáutico y además:
  - (i) Operaciones de auxilio, abastecimientos, evacuaciones, y análogas, en caso de emergencias producidas por desastres graves, tales como inundaciones, naufragios y epidemias.
  - (ii) Situaciones de emergencia que obedezcan a problemas de Defensa Nacional.
- c) Las excepciones son aplicables también en las siguientes circunstancias:
  - (i) Reparaciones urgentes de aeronaves que se encuentran fuera de la Base Principal.
  - (ii) Para posibilitar la terminación de un vuelo, que debido a circunstancias razonablemente imprevisibles, no haya podido realizar de acuerdo con el horario establecido. En tal caso, además, se podrá incrementar en uno la cantidad de aterrizajes.
- d) Cuando se aplique el régimen de excepción previsto en este Adjunto, el Comandante de la aeronave deberá producir un informe sobre las circunstancias que lo llevaron al mismo, con la nómina de los tripulantes involucrados y presentarlo a la DINACIA dentro de las 72 horas siguientes.

**5. PERÍODOS DE ACTIVIDAD MÁXIMA**

Corresponde a las Tablas del numeral 3 "Límites de Tiempo de Vuelo y del Tiempo de Servicio". En las mismas se establecen los Tiempos máximos de vuelo, servicio y para las distintas tripulaciones.

- a) A los efectos de establecer el límite del tiempo de vuelo, los tripulantes, computarán las horas voladas en todo tipo de operaciones aéreas sean o no de naturaleza comercial o de cualquier índole que hayan acumulado en el período. Cuando se trate de concurrencia con operaciones de trabajos agroaerícolas se estará, además, a lo dispuesto en el RAU 137.15.
- b) Las tripulaciones técnicas podrán cumplir un tiempo máximo de 10 (diez) horas en sus tareas específicas en la cabina de

pilotaje. El Piloto al Mando registrará en la documentación reglamentaria de a bordo los turnos pertinentes a los efectos de dar cumplimiento a lo establecido anteriormente.

- c) En el período de 24 horas la cantidad por máxima de aterrizajes será de 8.  
El tiempo de vuelo se reducirá a 30 minutos por cada aterrizaje en exceso de 6. Esta norma será aplicable sólo a las tripulaciones técnicas mínimas.
- d) El miembro de la tripulación a quien, durante la realización de un vuelo de regreso a su Base, se le vence el tiempo de servicio antes de llegar, podrá continuar en traslado como personal transportado; ese lapso se computará como tiempo de servicio y será sumado al tiempo de servicio anterior. Si el tiempo de traslado del tripulante a su Base excede las 3 horas, los Explotadores, antes de trasladarlo, le otorgarán un descanso mínimo de 10 horas. Una vez que el tripulante trasladado retorna a su Base, le será concedido de inmediato el total del tiempo de descanso que corresponda a la suma del tiempo de servicio anterior. El tiempo de descanso calculado de esta manera será incrementado en un 50%.

**6. DESCANSOS MÍNIMOS**

El Tripulante deberá cumplir los descansos mínimos establecidos en la Tabla dispuesta en el numeral 7 "Tabla de Descansos Mínimos".

- a) En el momento de iniciarse el tiempo de servicio programado, el tripulante deberá haber dispuesto de un descanso previo, en Base o fuera de ella, cuya duración dependerá del tiempo de servicio cumplido en la actividad inmediata anterior, según la Tabla citada.
- b) El descanso debe ser computado a partir de la hora de finalización del tiempo de servicio cumplido en la actividad inmediata anterior.
- c) Los hoteles o lugares de descanso deberán tener la suficiente comodidad para proporcionar un descanso adecuado sobre la base de habitaciones individuales.
- d) En el período de 7 días consecutivos, el tripulante deberá disponer de 36 horas corridas de descanso, en Base o fuera de ella.
- e) En el período de 30 días consecutivos, el tripulante debe de disponer de por lo menos de 10 días de descanso en su Base. Para los servicios nacionales e internacionales regionales, 3 deben ser continuados y para los demás servicios internacionales, 4 días continuados. Si durante un período de 30 días consecutivos el tripulante presta funciones en servicios nacionales o regionales e internacionales no regionales, se aplicará el régimen de 4 días continuados.
- f) En los vuelos transmeridianos que incluyan un cambio de longitud geográfica de 40°, se deberá aumentar el período de descanso en 2 horas. Se continuará incrementando este descanso en 30 minutos cada 15° de longitud adicionales.

**7. TABLA DE DESCANSOS MÍNIMOS**

La siguiente Tabla es aplicable a todos los tripulantes:

Tiempo de Servicio inmediato precedente	Descanso fuera de Base	Descanso en Base	Descanso nocturno normal interrumpido (22.00 a 06.00)
I	II	III	IV
Hasta 6 horas	6 horas	10 horas	10 horas
Hasta 8 horas	8 horas	12 horas	13 horas
Hasta 10 horas	10 horas	12 horas	14 horas
Hasta 11 horas	11 horas	13 horas	15 horas
Hasta 12 horas	12 horas	14 horas	16 horas
Hasta 13 horas	13 horas	15 horas	16 horas

Hasta 14 horas	14 horas	16 horas	17 horas
Hasta 15 horas	15 horas	17 horas	17 horas
Hasta 16 horas	16 horas	18 horas	18 horas
Hasta 17 horas	18 horas	20 horas	19 horas
Hasta 18 horas	20 horas	22 horas	20 horas
Hasta 19 horas	22 horas	24 horas	22 horas
Hasta 20 horas	24 horas	24 horas	24 horas
Hasta 21 horas	24 horas	24 horas	26 horas
Hasta 22 horas	24 horas	24 horas	28 horas
Hasta 23 horas	24 horas	24 horas	30 horas
Más de 23 horas	26 horas	26 horas	32 horas

#### 8. DESCANSO ANUAL

- a) En cada año calendario, el Tripulante Técnico dispondrá de 30 días consecutivos de descanso. En la estación del año opuesto a ese descanso, dispondrá además, de 10 días consecutivos de descanso. Todos estos descansos se considerarán vacaciones anuales pagas.
- b) Los demás tripulantes dispondrán de un descanso anual coincidente con las vacaciones anuales pagas (licencia anual) establecida por las normas del Derecho del Trabajo y de acuerdo a su régimen jurídico.

#### 9. OBLIGACIONES Y RESPONSABILIDADES DE LOS EXPLOTADORES

Los Explotadores serán responsables de programar los tiempos de Vuelo y de Servicio de manera tal que no se excedan los límites previstos, así como no permitirán que se disminuyan los periodos de descanso que a los tripulantes corresponda. Considerando servicios regulares, no regulares y cualquier otro servicio de aeronavegación que operen, informarán a DINACIA:

- a) Dentro de los cinco últimos días del mes, el rol de tripulantes de vuelo programado para el mes siguiente.
- b) Dentro de los primeros 10 días del mes, la relación de los tiempos de vuelo, servicio y descanso cumplidos por cada tripulante en el mes anterior, así como los demás periodos de actividad laboral, discriminando conforme al literal o), (iii) "Tiempo de Servicio", del numeral 2 "Definición".
- c) Los Explotadores conservarán durante el período de un año los registros de Actividad Laboral, Tiempos de Vuelo, de Servicio y de Descanso. Estos registros deberán ser puestos inmediatamente a disposición de DINACIA, cuando así lo requiera.

2º) Comuníquese a la Presidencia de la República y al Ministerio de Defensa Nacional.

3º) Publíquese en el Diario Oficial y en el sitio en web de la DINACIA, [www.dinacia.gub.uy](http://www.dinacia.gub.uy).

4º) Pase al Director de Secretaría a efectos de la instrumentación de lo dispuesto en los numerales 2º y 3º.

5º) Remítase copia de la presente Resolución al Director General de Aviación Civil y al Director General de Infraestructura Aeronáutica, para su conocimiento y amplia difusión en las áreas de su competencia. Cumplido archívese en la Asesoría de Normas Técnico-Aeronáuticas.

EL DIRECTOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA, BRIGADIER GENERAL (AV.) ANTONIO ALARCÓN.

## 5

### Resolución 478/016

Apruébanse e incorpóranse al Ordenamiento Jurídico Interno los Reglamentos LAR 91, 119, 121 y 135..

(1.854\*R)

DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA

#### RESOLUCIÓN N° 478 2016

Aeropuerto Interacional de Carrasco, "Gral Cesáreo L. Berisso", 17 OCT. 2016

**VISTO:** La necesidad de adecuación de las reglamentaciones aeronáuticas nacionales de acuerdo con las normas internacionales vigentes para la República y en lo particular con la armonización de las mismas respecto a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR).

**RESULTANDO: I)** Que la Vigésimo Séptima Reunión Ordinaria de la Junta General del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), celebrada en Antigua Guatemala, Guatemala, el 17 de noviembre de 2014, adoptó:

La **Conclusión JG/28-05** por la cual se dispuso la Aprobación de las enmiendas a los reglamentos LAR 91, 119, 121 y 135 del Conjunto LAR OPS, siendo estas:

(A) la **Enmienda 6** de la Primera edición del LAR 91 - Reglas de vuelo y operación general, la cual abarca lo siguiente:

- \* 91, 119, 121, 135 para incorporar las propuestas de enmienda a los Anexos 2 y 6 Partes I, II y III respectivamente, relativas a la DLIC, las CPDLC, la ADSC, las PBCS y las SATVOICE, resultantes de la OPLINKP/2; equipamiento con registradores de vuelo; y armonización y alineación de ciertos términos, navegación basada en la performance (PBN) y sistemas de visión.
- \* Aceptación de las enmiendas de los LAR 91, 119, 121, 135 propuestas por el Comité Técnico para incorporar los SARPS pendientes de incorporación.

(B) la **Enmienda 3** de la edición del LAR 119 - Certificación de explotadores de servicios aéreos, la cual abarca lo siguiente:

- \* Aceptación de la incorporación de las pro-puestas de enmienda de los LAR 91, 119, 121 y 135 para incorpora la propuesta de enmienda del anexo 6 partes I, II y III para armonizar y uniformar los términos, y relacionada con la navegación basada en la performance (PBN) y los sistemas de visión.

(C) la **Enmienda 6** de la Primera edición del LAR 121 - Requisitos de operación, Operaciones domésticas e internacionales regulares y no regulares, la cual abarca lo siguiente:

- \* Aceptación de la enmienda a los LAR OPS para incluir los SARPS pendientes de incorporación identificadas a través del EFÓD e incorporación de correcciones editoriales importantes.
- \* Aceptación de la enmienda de los LAR 121 y 135 para incorporar la actualización de los Apéndices J y A respectivamente, relacionados con la estructura y el contenido del manual de operaciones.
- \* Aceptación de la enmienda de los LAR OPS para incorporar las propuestas de enmienda de los Anexos 2 y 6 Partes I, II y III relacionadas a la DLIC, las CPDLC, la ADSC, las PBCS y las SATVOICE, resultantes de la OPLINKP/2; propuesta de enmienda del Anexo 2 relativas a la variación de la velocidad, y los PANS ATM (Doc 4444), en relación con