



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Vigésima Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP
(Plataforma GoToMeeting, 1ro y 2 de setiembre de 2022)

Asunto 3: Resultados del proceso de armonización y/o adopción de los reglamentos LAR.

- c) Informe del grupo *ad-hoc* sobre la pertinencia de realizar un estudio de costo/beneficio, para determinar la factibilidad del reconocimiento de la evaluación técnica del AOC extranjero.

(Nota de estudio presentada por Secretaría)

Resumen

Esta nota de estudio presenta las recomendaciones del estudio de factibilidad del reconocimiento multinacional del AOC extranjero, conducido por el grupo *ad-hoc* conformado por los inspectores indicados por los Estados miembros del SRVSOP, respecto a la pertinencia de realizar un estudio de costo/beneficio, para determinar la factibilidad del reconocimiento de la evaluación técnica del AOC extranjero, de acuerdo a lo solicitado en la RCPF19.

Referencias

- Doc. 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional
- Anexo 6 – Operación de aeronaves, Parte I – Transporte comercial internacional – Aviones (Undécima edición, Enm. 47)
- Doc. 8335 – Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Quinta edición)
- LAR 129 – Operaciones de explotadores extranjeros (Enm. 2)
- REGLAMENTO (UE) nro. 452/2014 DE LA COMISIÓN del 29 de abril de 2014
- RCPF/16 – NE/11 – Reconocimiento regional de un AOC extranjero
- RCPF/16 – Conclusión RCPF 16/06 – Reconocimiento multinacional del AOC extranjero
- RCPF/19 – Conclusión RCPF 19/03 – Continuidad del análisis de factibilidad del reconocimiento de la evaluación técnica del AOC extranjero

1. Introducción

1.1 La RCPF/16-NE/11 (1 de agosto de 2018) presentó la iniciativa de generar un grupo *ad-hoc* conformado por expertos de los Estados del SRVSOP para estudiar la factibilidad de desarrollar un procedimiento regional, que permita que las solicitudes de reconocimiento de un AOC extranjero sean procesadas mediante una sola evaluación técnica que será reconocida o validada automáticamente por todos los Estados miembros del SRVSOP que suscriban el acuerdo de reconocimiento.

1.2 En cumplimiento de la Conclusión RCPF/16-06, mediante la Carta a los Estados Ref.: LN 3/17.07-SA5097 del 10 de marzo de 2020 y su recordatorio Ref.: LN 3/17.07-SA5225 del 22 de junio de 2020, fueron designados los especialistas que se listan en el Apéndice A y participaron como secretaría del grupo, los integrantes del Comité Técnico del SRVSOP que también se listan en dicho adjunto.

1.3 El grupo *ad-hoc* realizó el análisis correspondiente presentando su informe final (Adjunto A) sobre la factibilidad del reconocimiento multinacional del AOC extranjero, el 20 de diciembre de 2020. El resultado de dicho fue presentado durante la RCPF/19 mediante la NE/08 y a través de la Conclusión RCPF/19-03, se encomendó al grupo evaluar la pertinencia de realizar un estudio de costo/beneficio, para determinar la factibilidad del reconocimiento de la evaluación técnica del AOC extranjero.

1.4 El grupo *ad-hoc* se reunió el 22 de junio de 2022 y ponderó la factibilidad de avanzar con un estudio costo/beneficio en respaldo al análisis realizado sobre los ahorros que pueden ser obtenidos con la realización de un menor número de evaluaciones técnicas cuando son conducidas por un equipo multinacional y reconocidas por todos los Estados signatarios de un acuerdo; los resultados de esta reunión se presentan a continuación.

2. Análisis

2.1 El LAR 129 requiere que los explotadores extranjeros obtengan un reconocimiento de su AOC, previo al inicio de las operaciones según dicho reglamento. Esto se aplica a cualquier explotador extranjero, ya sea proveniente de un Estado miembro del SRVSOP o de un Estado de otra región. En este proceso de reconocimiento, los Estados realizan una evaluación técnica del solicitante que no implica un nuevo proceso de certificación.

2.2 En base a la muestra realizada, se tiene que el SRVSOP posee un promedio por Estado de **22** explotadores extranjeros, y que un explotador aéreo puede tener hasta **6** certificados en los Estados del SRVSOP.

2.3 El objeto de un posible acuerdo de reconocimiento multinacional de la evaluación técnica de un explotador extranjero sería la realización de dicha evaluación por un equipo multinacional, de forma de permitir que una sola evaluación pueda ser utilizada por más de un Estado de la región participante del acuerdo.

2.3.1 Estimativa de los ahorros.

2.3.1.1 La principal razón para una posible economía de recursos con un acuerdo de reconocimiento multinacional de la evaluación técnica de un explotador extranjero es la realización de una sola evaluación para cada explotador extranjero, en lugar de una evaluación conducida por cada Estado en que este explotador desee operar. Por ejemplo, si un explotador desea operar en 5 Estados signatarios del acuerdo, sería realizada una sola evaluación en lugar de 5 evaluaciones distintas, resultando en un ahorro de 4 evaluaciones.

2.3.1.2 Considerando este razonamiento, se hizo un análisis en 7 Estados basados en datos reales. Los datos indican que en estos 7 Estados hay 160 explotadores extranjeros diferentes, divididos de la siguiente forma:

Números de países en que operan	Número de explotadores	Número de evaluaciones técnicas
1	85	85
2	26	52
3	19	57
4	14	56
5	12	60
6	4	24
Total	160	334

2.3.1.3 Considerando esto, en esta muestra se observa que actualmente se realizan 334 evaluaciones técnicas que, si hubiera un acuerdo vigente, podrían ser realizadas solamente 160 (una por explotador), representando un ahorro de 174 evaluaciones técnicas. En términos porcentuales, el ahorro medio para los Estados sería de **52% de ahorro en el número de evaluaciones**.

2.3.1.4 Dicho ahorro en las evaluaciones se traduce en un ahorro en persona-hora para las AAC, que necesitarían menos recursos para conducir las evaluaciones. Si consideramos un cálculo conservador y planteamos que el costo inspector hora USD 40/h¹ y la evaluación técnica para un LAR 129 requiere de 8hrs/inspector², el costo de cada evaluación es de USD 320. En nuestra muestra esto significa que las 334 inspecciones estarían costando USD 106,880 en personal inspector de la administración, de aplicarse el acuerdo se tendría un ahorro de USD 55,680.

2.3.1.5 Cuanto más Estados firmen el acuerdo, mayor sería el ahorro medio alcanzado, especialmente si los mismos explotadores extranjeros operan en varios de los Estados signatarios.

2.3.1.6 A este ahorro se suma que para las evaluaciones técnicas, no se prevé la necesidad de encuentros presenciales o de inspecciones, ya que la evaluación consiste solamente de un análisis documental, que el inspector multinacional realizaría desde su sitio de trabajo habitual. Así mismo, el acuerdo también representaría un ahorro para los explotadores, ya que no precisarían interactuar con diferentes AAC en diferentes procesos de evaluación técnica, siendo un incentivo para operar en más Estados de la región signatarios del acuerdo, pues se disminuiría el coste marginal para la operación en un país adicional.

2.3.1.7 Este cálculo realizado requiere ser convalidado con costos actuales en la región, además de sumar los otros considerandos en cuanto a costos de la administración y costos del operador para poder realizar un Estudio costo-beneficio completo.

2.3.2 Evaluación técnica.

2.3.2.1 En mayo de 2022 fue publicado el Volumen VI de la Parte II del Manual del inspector de operaciones (MIO) conteniendo todos los conceptos, procedimientos, formularios y listas de verificación requeridas para el proceso de reconocimiento de un AOC extranjero. El material de orientación fue desarrollado con base en las evaluaciones técnicas actualmente realizadas por los Estados, donde fueron identificados más puntos en común que diferencias o peculiaridades, sugiriendo de ante mano una alta

¹ Costo inspector calculado considerando la Tabla Salario profesionales de UN, Profesional P2 – Step 1, este costo se utiliza a forma de ejercicio.

² Horas promedio que requiere ser verificada a nivel del SRVSOP.

armonización regional que, de llegarse a un acuerdo, se traduciría en una evaluación más efectiva por parte del equipo multinacional.

2.3.3 En cuanto a la delegación de la evaluación técnica a un equipo multinacional, es de notar que el acuerdo de OMAs también prevé el reconocimiento de una evaluación técnica y fue firmado por 11 Estados de la región, lo que sugiere la viabilidad del proyecto.

2.4 En resumen, el grupo concuerda que técnicamente es factible este reconocimiento, pero es necesario realizar un estudio completo de costo-beneficio para lo cual se requiere establecer el alcance del mismo y los términos de referencia. Para proseguir con ello es necesario una confirmación final por parte de todos los Estados del SRVSOP sobre si se desea llegar a este acuerdo, con base en las decisiones de alto nivel de cada Administración. De ser afirmativo el deseo de continuar se recomienda que el estudio de costo-beneficio sea realizado por un equipo externo al SRVSOP, para lo cual habría que requerir la cotización a la Dirección de Cooperación Técnica (TCB) de la OACI. Para avanzar con este estudio el grupo *ad-hoc* desarrollaría el alcance, los términos de referencia (TOR) del estudio y asesoraría en forma continua del equipo externo.

3. Acción sugerida

Se invita a la Vigésima Reunión de Coordinación de Puntos Focales a:

- a) tomar nota de la información suministrada en esta nota de estudio;
- b) solicitar a Secretaría se consulte a los Estados, si desean participar en el acuerdo de reconocimiento multinacional de la evaluación técnica de un explotador extranjero; y
- c) de ser positiva la consulta, proseguir con la evaluación de factibilidad del acuerdo y que el grupo *ad-hoc* prepare los términos de referencia del estudio costo-beneficio para su cotización y posterior puesta a consideración de la Junta General de acuerdo con el Párrafo 2.4 de esta nota de estudio.



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901
Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional

**ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL
RECONOCIMIENTO MULTINACIONAL DEL AOC EXTRANJERO**

(Remoto, 20 de diciembre de 2020)

Resumen

Este estudio presenta el informe final con los resultados y las recomendaciones del estudio de factibilidad del reconocimiento multinacional del AOC extranjero, conducido por el grupo *ad-hoc* conformado por los inspectores indicados por los Estados miembros del SRVSOP. El objetivo fue evaluar la viabilidad de establecer un procedimiento que, mediante acuerdos regionales, permita apoyar el reconocimiento multinacional de un AOC extranjero.

Referencias

- Doc. 7300 – Convenio sobre Aviación Civil Internacional
- Anexo 6 – Operación de aeronaves, Parte I – Transporte comercial internacional – Aviones (Undécima edición, Enm. 43)
- Doc. 8335 - Manual de procedimientos para la inspección, certificación y supervisión permanente de las operaciones (Quinta edición)
- LAR 129 – Operaciones de explotadores extranjeros (Enm. 1)
- REGLAMENTO (UE) nro. 452/2014 DE LA COMISIÓN del 29 de abril de 2014
- RCPF/16 – NE/11

Conformación del grupo de tarea

Relator: Sr. Ednei Ramthum do Amaral

Especialistas: ver tabla de la Sección 1

1. Introducción

1.1 La iniciativa se origina en la Décimo Tercera Reunión del Panel de Expertos de Operaciones (Lima, Perú 11 al 15 de junio de 2018) donde se recoge la inquietud sobre la factibilidad de un procedimiento regional para el reconocimiento multinacional de un AOC extranjero.

1.2 Dada la importancia de los procesos multinacionales y el ahorro que puede significar para los Estados de la región, durante la Décimo Sexta Reunión de Coordinación de Puntos Focales (Lima, Perú, 23 y 24 de agosto de 2018) los representantes de los Estados

convinieron en adoptar la Conclusión 16/06 - RECONOCIMIENTO MULTINACIONAL DEL AOC EXTRANJERO, con base en la RCPF/16-NE/11 presentada bajo el Asunto 6: Otros asuntos.

1.3 La RCPF/16-NE/11 (1 de agosto de 2018) presenta la iniciativa de generar un grupo *ad-hoc* conformado por expertos de los Estados del SRVSOP para estudiar la factibilidad de desarrollar un procedimiento regional, que permita que las solicitudes de reconocimiento de un AOC extranjero sean procesadas mediante una sola evaluación técnica que será reconocida o validada automáticamente por todos los Estados miembros del SRVSOP que suscriban el acuerdo de reconocimiento.

1.4 En respuesta a la Carta a los Estados Ref.: LN 3/17.07-SA5097 del 10 de marzo de 2020 y su recordatorio Ref.: LN 3/17.07-SA5225 del 22 de junio de 2020, los siguientes Especialistas fueron designados para conformar el grupo *ad-hoc*:

Operaciones

Argentina	Diego Idiart	didiart@anac.gob.ar
Bolivia	Rodrigo Tribeño	rtribeno@dgac.gob.bo
Bolivia	David Miranda	jmiranda@dgac.gob.bo
Bolivia	Ronald Salinas	rsalinas@dgac.gob.bo
Bolivia	Francisco Santiago	fsantiago@dgac.gob.bo
Brasil	Marcelo Guerrante Guimarães	marcelo.guerrante@anac.gov.br
Brasil	João Souza Dias Garcia	joao.garcia@anac.gov.br
Brasil	Francisco Augusto Gabão Monteiro	francisco.monteiro@anac.gov.br
Brasil	Ednei Ramthum do Amaral	ednei.amaral@anac.gov.br
Colombia	Samuel Roiter Vélez	samuel.roiter@aerocivil.gov.co
Panamá	José Williams	jose.williams@aeronautica.gob.pa
Panamá	Marco Orellana	marco.orellana@aeronautica.gob.pa
Panamá	Carlos Garzón	carlos.garzon@aeronautica.gob.pa
Perú	Mariyol Del Carmen Alcazar Zamora	Malcazar@mtc.gob.pe
Perú	Javier José Felix Alemán Urteaga	JAleman@mtc.gob.pe
Perú	Julio Ríos Vienrich	jriosv@mtc.gob.pe
Uruguay	María Cristina Lorenzo	mlorenzo@dinacia.gub.uy
Venezuela	Carlos Enrique Gonzalez Ashbi	cgonzalezashbi@yahoo.com

Aeronavegabilidad

Bolivia	Edson Vega	evega@dgac.gob.bo
Brasil	Insp. Aer. Rodrigo Viana Torres	rodrigo.torres@anac.gov.br
Brasil	Insp. Aer. Eduardo Américo Campos Filho	eduardo.campos@anac.gov.br
Brasil	Insp. Aer. Marco Aurélio Bonilauri Santin	marco.santin@anac.gov.br
Colombia	Jose Mauricio Sanchez Zamora	josem.sanchez@aerocivil.gov.co
Panamá	Miroslava Bosquez	miroslava.bosquez@aeronautica.gob.pa
Panamá	Ana Teresa Castro	teresa.castro@aeronautica.gob.pa
Perú	Oscar Estuardo Vilela Ojeda	Ovilela@mtc.gob.pe
Perú	Andres Julio Villaverde Villaverde	avillaverde@mtc.gob.pe
Perú	Juan José Castro Vélez	Jcastro@mtc.gob.pe
Perú	Manuel Augusto Garcés Ghilardi	Mgarces@mtc.gob.pe
Uruguay	Insp. Aer. Juan Lovrich	jlovrich@dinacia.gub.uy
Venezuela	Insp. Aer. José Manuel Romero Gutiérrez	jose.romero@inac.gob.ve

1.5 Además, como secretaria del grupo, participaron los siguientes integrantes del comité técnico del SRVSOP:

Secretaría

CT AIR	Jose Peña	jpena@icao.int
CT AIR	Jorge Barrios	jbarrios@icao.int
CT OPS	Valeria Ramos	vramos@icao.int

2. Definición del problema

2.1. El Anexo 6, Parte I y Parte III, Sección II, establecen en los numerales 4.2.2.1 y 2.2.2.1, respectivamente:

Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo y el Anexo 19.

2.2. Con arreglo a la disposición del Anexo 6, el LAR 129 establece los requisitos para el reconocimiento de un AOC extranjero que, mediante el adecuado proceso de validación, culmina con la emisión de un AO CR.

2.3. La actividad multinacional, sujeta a su factibilidad según el resultado de esta nota de estudio, estaría limitada a una evaluación técnica que estaría a cargo de un equipo de inspectores multinacionales debidamente calificados y acreditados.

2.4. El resultado de la evaluación técnica multinacional no equivaldría a un permiso de operación y el mismo deberá ser otorgado por cada Estado de manera individual una vez que se cumplan los requisitos legales, comerciales y financieros correspondientes. En este sentido, el solicitante deberá gestionar individualmente con cada Estado los aspectos comerciales de la operación en virtud a los acuerdos bilaterales o multilaterales que hubiera suscrito.

3. Actividades

3.1. El grupo *ad-hoc* realizó 5 reuniones por teleconferencia en los días 02/10, 29/10, 19/11, 01/12 y 18/12/2020.

3.2. Durante la primera reunión, realizada el 02/10/2020, se presentó el grupo y el relator de la tarea. Los participantes discutieron el problema, y expusieron sus impresiones generales acerca de la situación.

3.3. Durante la segunda reunión, realizada el 29/10/2020, se presentó el plan de trabajo para la conducción del estudio, la tentativa de alcance (y no alcance) del posible acuerdo y se discutieron el nivel de profundidad de la evaluación técnica así como otras preocupaciones adicionales.

3.4. Como primera acción del plan de trabajo, el grupo solicitó a la secretaría el envío de una encuesta a todos los Estados miembros del SRVSOP (incluidos aquellos que no designaron participantes para el grupo *ad-hoc*), con informaciones sobre sus propios procesos de reconocimiento de un AOC extranjero. La encuesta tuvo 9 preguntas, indicadas en la siguiente tabla:

1. ¿Su Estado requiere el cumplimiento del Anexo 6 y 19 por los explotadores extranjeros en sus territorios?
2. ¿Cómo es la evaluación técnica conducida por el Estado? Si posible, describa cuales son los principales requisitos verificados (por ej, directamente las SARPS del Anexo 6 y/o 19, algunos del LAR 129, si son evaluadas las diferencias declaradas por la AACE o las exenciones del explotador, etc.). Si es utilizada una lista de verificación, se agradece si puede enviarla como adjunto.
3. 3. ¿En la evaluación, son consideradas las particularidades referentes al territorio y a los aeródromos de su Estado? Por ejemplo, ¿se requieren procedimientos operacionales o entrenamientos específicos para volar sobre algún terreno o en algún aeropuerto? La intención de esta pregunta es evaluar si hay situaciones específicas que no podrían ser incluidas en una evaluación previa, porque dependería que el explotador solicite concretamente operaciones en su Estado para concluir la evaluación.
4. Además de los requisitos, ¿su Estado considera otros factores en la evaluación técnica, como

por ejemplo resultados de IDISR, resultados en USOAP del Estado que emite el AOC original, etc.?
5. ¿Tiene validez la evaluación técnica? Es decir, ¿su Estado necesita realizar una nueva evaluación después de un período, para el explotador pueda continuar operando en su territorio? Si la AAC renueva la validez del AOCR solamente basada en una nueva fecha de validez del AOC original, pero sin una nueva evaluación técnica, considerase que la evaluación técnica permanece vigente y no tiene validez específica.
6. ¿Cómo son tratados los cambios de autorizaciones (nuevas aprobaciones específicas, nuevas aeronaves, etc.)? ¿Cuándo es requerido que el explotador deba notificar/solicitar una nueva autorización a la AAC?
7. ¿Hay diferencias en la evaluación técnica aplicable a los explotadores regulares y no regulares?
8. ¿Cuáles son los explotadores 129 autorizados actualmente? Por favor informar si la lista incluye solamente explotadores regulares o si incluye regulares y no regulares. Si hay información vigente en el sitio web, puede solamente indicar el enlace.
9. ¿Hay prohibiciones legales en su Estado para la delegación de la actividad de análisis técnico (es decir, para el uso de una evaluación técnica contenida en un informe multinacional) como parte de sus procesos internos? Recuerde que la emisión del documento final de autorización/reconocimiento permanecerá bajo la autoridad de su Estado.

3.5. Las respuestas fueron enviadas a la secretaría, representada por el Comité Técnico del SRVSOP. Hubo respuestas de representantes de 8 Estados. Dado que la encuesta no fue solicitada formalmente a los Estados, se acordó no identificar individualmente las respuestas en este informe final, sino presentarlas solamente en forma agregada.

3.6. A partir de la segunda reunión, el grupo inició contactos con EASA, por medio del Sr. Juan de Mata Morales Lopez, con el objetivo de obtener más información sobre la evaluación técnica realizada por dicha agencia en sus procesos de autorización de *Third Country Operators* (TCO). El grupo reconoce que son procesos diferentes dado que EASA tiene sus propios reglamentos, pero asiente que es benéfico entender el concepto de la evaluación técnica de EASA, porque también está basada en el cumplimiento de los Anexos 6 y 19.

3.7. En estos contactos, los representantes de EASA informaron que los países que poseen explotadores nacionales operando bajo TCO pueden tener acceso a los formularios sometidos a EASA por sus propios explotadores. Además, los representantes de EASA explicaron como realizan la evaluación técnica, y enviaron los dos niveles de cuestionario (básico y avanzado) utilizado en sus evaluaciones.

3.8. En la tercera reunión, realizada el 19/11/2020, el relator presentó resultados preliminares de la encuesta, ya que había recibido solamente 5 respuestas hasta el momento. La discusión se centró en la factibilidad de realizar una evaluación técnica que podría ser reconocida por los diferentes Estados y a la vez fueron identificadas algunas exigencias que dependerían de

las particularidades de cada uno (como el cruce de la Cordillera de los Andes, o aeródromos de altura).

3.9. Para la cuarta reunión, realizada el 01/12/2020, estaban disponibles las respuestas de 8 Estados a la encuesta, además de los cuestionarios utilizados por EASA. El relator presentó un análisis de las evaluaciones técnicas realizadas por diferentes Estados y EASA. Además, también presentó una estimativa de ahorro, con base en la cantidad de evaluaciones técnicas necesarias para los explotadores extranjeros en los 8 Estados, considerando que diversos explotadores operan en más de un Estado.

3.10. La última reunión, del 18/12/2020, consistió de una presentación del borrador de este informe, para recibir comentarios de los participantes del grupo.

4. Resultados y evaluaciones

4.1. Para el inicio de las discusiones, el grupo entendió que sería importante aclarar el objeto de un posible acuerdo. El acuerdo en discusión tiene foco en los explotadores que operan según el LAR 129 (o reglamento equivalente) en cada Estado, o sea, los explotadores extranjeros, que reciben un AOC de su propio Estado y desean operar en vuelos para algún Estado miembro del SRVSOP.

4.2. El LAR 129 requiere que los explotadores extranjeros obtengan un reconocimiento de su AOC, previo al inicio de las operaciones según el LAR 129. Esto se aplica a cualquier explotador extranjero, ya sea proveniente de un Estado miembro del SRVSOP, ya sea de un Estado de otro continente. Por ejemplo, Bolivia requiere un reconocimiento del AOC emitido por Brasil a un explotador brasileño, así como requiere el mismo reconocimiento del AOC emitido por Francia a un explotador francés. Este proceso no requiere un acuerdo entre los Estados involucrados (el Estado que emitió el AOC y el Estado para donde el explotador quiere realizar vuelos).

4.3. En este proceso de reconocimiento, los Estados, aún que en niveles diferentes de profundidad, realizan una evaluación técnica. No se trata, obviamente, de un nuevo proceso de certificación, ya que sería inviable tanto para los Estados como para los explotadores pasar por un proceso completo de certificación cada vez que un nuevo explotador desea operar en un nuevo Estado.

4.4. Así, el objeto en un posible acuerdo de reconocimiento multinacional de un AOC extranjero sería la realización de la evaluación técnica de explotadores extranjeros por un equipo multinacional, de forma de permitir que una sola evaluación pueda ser utilizada por más de un Estado de la región, participante del acuerdo. Por ejemplo, si un explotador de Estados Unidos solicita iniciar vuelos a la región, para Colombia y Argentina, este explotador podría pasar por una sola evaluación técnica, a cargo de un equipo multinacional, que evalúe la capacidad técnica del explotador, en lugar de pasar por dos evaluaciones técnicas distintas, una conducida por Colombia y otra por Argentina. Esta situación no requiere que Estados Unidos o que el explotador sea parte del acuerdo: el acuerdo debe estar firmado por Argentina y Colombia, para que reconozcan como válida la evaluación técnica. El explotador debería, de cualquier manera, cumplir con los reglamentos 129 de estos países (ya sea con acuerdo o sin él), la única diferencia con el acuerdo es que podría demostrar este cumplimiento de una sola vez.

4.5. Es importante aclarar que los procedimientos de reconocimiento de un AOC extranjero se aplican tanto para explotadores con AOC emitido por un Estado del SRVSOP como para explotadores de fuera de la región. Así, el “reconocimiento multinacional de un AOC extranjero” no significa que el AOC emitido por un Estado participante del acuerdo (digamos, “Estado A”) sería reconocido por otro Estado participante del acuerdo (“Estado B”) como si fuera un AOC emitido por el Estado A, bajo su propia reglamentación nacional, como el LAR 121 o 135 (o reglamentación equivalente). En el Estado A, todos los explotadores extranjeros, o sea, aquellos con AOC emitido por Estados diferentes del Estado A, operan según el LAR 129 (o reglamento equivalente) y requieren un reconocimiento de su AOC por el Estado A. Este reconocimiento no equivale los explotadores extranjeros a los explotadores nacionales.

4.6. Además, el objetivo del acuerdo de reconocimiento multinacional de AOC extranjero que se considera en este estudio no incluye el reconocimiento automático en toda la región, de un AOC emitido por cada uno de los Estados signatarios. Un explotador de Chile que quiera operar en otros Estados de la región deberá pasar por un proceso de reconocimiento multinacional de su AOC, así como debería pasar por este proceso un explotador de Australia. Se podría discutir, en el acuerdo o en otro instrumento, si el nivel de profundidad de la evaluación técnica debería ser igual, pero es cierto que todos los explotadores extranjeros deben pasar por un proceso de reconocimiento, que incluye una evaluación técnica.

4.7. En las primeras reuniones del grupo *ad-hoc*, también se acordó respecto al “no alcance” de un posible acuerdo:

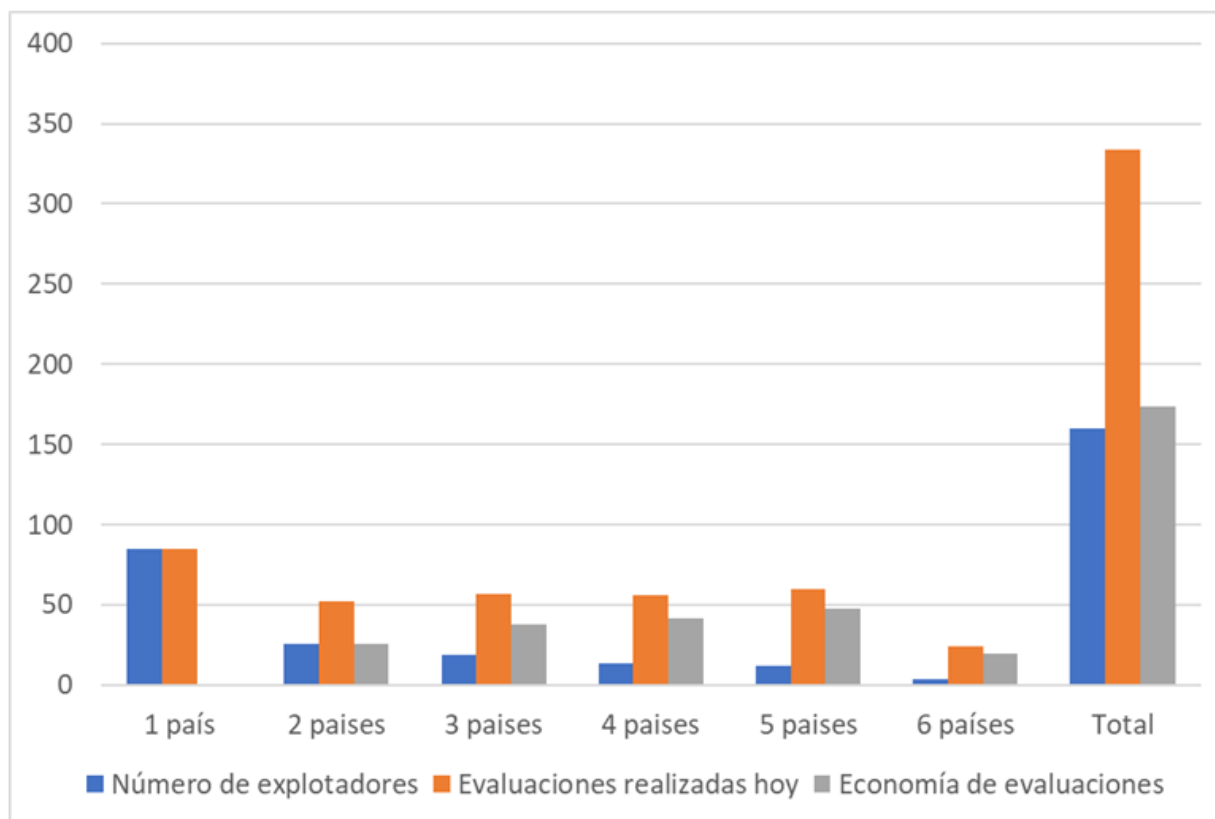
- a) las autorizaciones jurídicas, legales, económicas en cada Estado;
- b) la obtención de los derechos de tráfico específicos;
- c) la exigencia de representantes legales;
- d) tasas y cargos en cada Estado (como los pertinentes al proceso de reconocimiento del AOC y obtención de los permisos necesarios, o los previstos por el uso de las facilidades aeroportuarias, de apoyo a la navegación aérea, aproximación y aterrizaje); y
- e) la conclusión del proceso, ya que el reconocimiento del AOC será emitido o no por cada Estado.

4.8. El grupo reconoce que cada Estado tiene los derechos de aplicar estas exigencias de los explotadores extranjeros que vuelen a su territorio. Es decir, estas serían evaluadas por cada Estado, ya que no corresponden al aspecto técnico del reconocimiento del AOC.

4.9. Estimativa de ahorros.

4.9.1. La principal razón para una posible economía de recursos con un acuerdo de reconocimiento multinacional de AOC extranjeros es la realización de una sola evaluación para cada explotador extranjero, en lugar de una evaluación conducida por cada Estado en que este explotador desee operar. Así, si un explotador desea operar en 5 Estados signatarios del acuerdo, por ejemplo, podría ser realizada una sola evaluación, en lugar de 5 evaluaciones distintas, resultando en un ahorro de 4 evaluaciones.

4.9.2. Considerando este raciocinio y con base en las respuestas a la pregunta 8 de la encuesta, referente a cuáles son los explotadores extranjeros autorizados en cada Estado, fue elaborado el gráfico siguiente:



4.9.3. Fueron consideradas las respuestas de 7 Estados, ya que un Estado que respondió la encuesta no informó los explotadores extranjeros en su territorio. Los datos indican que son, en estos 7 Estados, 160 explotadores diferentes, considerando explotadores regulares y no regulares, de pasajeros y exclusivamente de carga. De este total, están divididos de la siguiente forma:

Números de países en que operan	Número de explotadores
1	85
2	26
3	19
4	14
5	12
6	4

4.9.4. Con estos datos, tenemos en la situación actual la necesidad de la realización de 334 evaluaciones técnicas. Si hubiera un acuerdo vigente, podrían ser realizadas solamente 160 evaluaciones (una por explotador), representando un ahorro de 174 evaluaciones técnicas.

4.9.5. Este menor número de evaluaciones representa un ahorro en persona-hora para los Estados y sus Autoridades de Aviación Civil, que necesitarían menos recursos para conducir las evaluaciones. En total, considerando los 7 Estados que respondieron, el ahorro medio para los Estados sería de 52% en el número de evaluaciones. El número efectivamente alcanzado con un acuerdo dependería de cuáles son los Estados signatarios, siendo que cuanto más Estados firmen el acuerdo, mayor sería el ahorro medio alcanzado, especialmente si el grupo de Estados signatarios comparte la mayor parte de sus explotadores extranjeros (o sea, los mismos explotadores extranjeros operan en varios de los Estados signatarios).

4.9.6. Se destaca que, para las evaluaciones técnicas, no se prevé la necesidad de la realización de encuentros presenciales o de inspecciones, ya que la evaluación consiste de un análisis documental solamente. Los recursos utilizados son básicamente en persona-hora y, tal vez, algún sistema de control de los datos de los explotadores extranjeros, de las evaluaciones técnicas realizadas y de designación del equipo multinacional, a ser gerenciado por el SRVSOP.

4.9.7. El acuerdo también representaría un ahorro para los explotadores, ya que no precisarían enviar documentos e interactuar con diferentes autoridades en diferentes procesos de evaluación técnica en cada Estado. Esto puede ser un incentivo a los explotadores a operar en más países de la región signatarios del acuerdo, siendo que se disminuiría el coste marginal para la operación en un país adicional (aunque el tamaño de este incentivo debería ser mejor estudiado con un análisis de una plantilla de costos de explotadores extranjeros).

4.10. Evaluación de los requisitos reglamentarios de la región.

4.10.1. En la encuesta, las preguntas 1 y 5 tuvieron foco en la uniformidad de los requisitos técnicos en la región.

4.10.2. La primera se refiere a la existencia de requisitos en los reglamentos 129 de cada Estado, de que el AOC a ser reconocido sea emitido con base en el Anexo 6 y en el Anexo 19, como se prevé en el SARP 4.2.2.1 del Anexo 6 Parte I (y 2.2.1 del Anexo 6 Parte III Sección II). Todos los Estados que contestaron la encuesta respondieron que requieren el cumplimiento del Anexo 6 por parte de los explotadores extranjeros, pero no todos requieren el cumplimiento del Anexo 19. Esta situación debe ser objeto de armonización en un futuro próximo, teniendo en cuenta que en la última Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas (RPEO/14), realizada virtualmente en octubre de 2020, se acordó en incluir este requisito en el LAR 129.010(b).

4.10.3. La pregunta 5 se refería a la validez de la evaluación técnica del reconocimiento del AOC extranjero. En algunos Estados, el reconocimiento tiene fecha de validez y se requiere una nueva evaluación para la renovación, con plazos entre 3 y 5 años. En otros Estados, no se requiere una nueva evaluación técnica (ya sea porque el reconocimiento no tiene validez o porque la renovación no exige nueva evaluación). Este factor es importante para considerar si el acuerdo debería incluir las evaluaciones técnicas para renovación de la validez del reconocimiento, además de la evaluación inicial. Si el acuerdo fuera a incluir evaluaciones periódicas, podría ser necesario atender el plazo más corto entre los Estados signatarios en que el explotador opere. Además, en este caso, la estimativa de ahorro de evaluaciones técnicas podría ser mejorada considerando específicamente los Estados signatarios y sus plazos de validez de evaluación técnica.

4.11. Evaluación técnica.

4.11.1. El principal punto del estudio se refiere a la manera con que se evalúa técnicamente los explotadores extranjeros. El LAR 129 establece requisitos, como el cumplimiento del Anexo 6 (y, a partir de la siguiente enmienda, también del Anexo 19), así como las informaciones y los manuales que el explotador extranjero debe presentar para solicitar el reconocimiento de su AOC (LAR 129.100). Pero el LAR 129 no establece directamente como son conducidas las evaluaciones. El Manual del Inspector de Operaciones (MIO), en la Parte II, Volumen VI, trata de los explotadores extranjeros, pero tampoco tiene procedimientos específicos, como una lista de verificación, para estandarizar como deben ser conducidas las evaluaciones técnicas en el proceso de reconocimiento de un AOC extranjero.

4.11.2. En las reuniones de este grupo *ad-hoc*, los participantes acordaron que, para que sea posible aun acuerdo multinacional, es necesario primeramente desarrollar procedimientos estándares de evaluación técnica, con que los Estados puedan concordar (al menos en su mayor parte).

4.11.3. Es posible que algunos Estados presenten algunas particularidades en sus evaluaciones, pero estas deberían ser puntuales. Si los Estados identifican estas diferencias, es posible comunicar a los explotadores aquellas exigencias adicionales para volar a un Estado, para que demuestren su cumplimiento si o cuando quieran volar a dicho Estado. Esta evaluación puede ser parte de la evaluación del equipo multinacional si el explotador desea inicialmente operar en dicho Estado (y ya cumple con esa exigencia adicional) o puede ser verificada posteriormente por el propio Estado (por ejemplo, cuando el explotador ya pasó por una evaluación del equipo multinacional, ya opera en algunos países y solicita pasar a operar en el país que tiene esa exigencia adicional).

4.11.4. Con base en las respuestas de la pregunta 2 de la encuesta, algunos Estados enviaron sus listas de verificación, y fue posible percibir que hay algunas similitudes, como también diferencias. No fue parte de esta comparación los requisitos administrativos, legales o económicos, ya que estos no son parte del alcance de este estudio.

4.11.5. Cuanto mayor la base común de elementos de verificación en la evaluación técnica, mayor sería el ahorro de recursos entre los Estados. Si hay muchas particularidades, y cada vez que un explotador desea operar en un nuevo Estado, el debe demostrar cumplimiento con exigencias específicas (y de maneras específicas), entonces la evaluación conducida por el equipo multinacional sería menos efectiva (sería solamente una evaluación parcial, a ser complementada por requisitos específicos, dependiendo del Estado a que se va a volar).

4.11.6. De manera general, las evaluaciones técnicas presentadas por los Estados pueden ser divididas en las siguientes áreas:

- a) Documentos de certificación: incluye el AOC y las especificaciones relativas a las operaciones (OpSpecs). Son dos las razones principales para la solicitud: ofrecen una confirmación de que el explotador está autorizado a realizar dichas operaciones, y proveen información sobre la operación, que es útil para basar los otros puntos de evaluación.

Para la confirmación, el procedimiento puede incluir contacto con la autoridad del Estado del explotador para confirmar dichas informaciones y la capacidad del explotador en volar a los Estados de la región.

Algunas informaciones que los Estados solicitan en las OpSpecs no son parte del modelo de OpSpecs de OACI (como aeropuertos, rutas y matrículas de aeronaves), mientras otras son parte del modelo (como tipos de operaciones (pasajero/carga/otro), modelo de aeronave, área de operaciones y aprobaciones específicas). Cuando la información no esté disponible en las OpSpecs, debe ser posible obtenerla de los manuales del explotador o del formulario de solicitud.

- b) Manuales y procedimientos: incluye el manual de operaciones y el manual de control de mantenimiento. Además, puede incluir documentos de implementación, como contratos con organizaciones de mantenimiento, servicios en tierra (*handling*), despachadores, proveedor de información de guía de ruta etc; o también una muestra de documentos utilizados por el explotador en sus operaciones, como una copia de un plan de vuelo operacional (despacho de vuelo) de un vuelo de/para un Estado de la región. Estos documentos de implementación normalmente solo están disponibles cuando el explotador tiene intención de operar en el Estado (por ejemplo, si el explotador desea inicialmente operar solamente en Argentina y Uruguay, no tendrá contratos de servicios en tierra en otros Estados). Así, la evaluación inicial solamente sería la evaluación de la operación en los Estados solicitados.

Normalmente se requiere una presentación de los manuales, con una identificación de que fueron aceptados/aprobados por el Estado del explotador. No es objetivo del proceso de reconocimiento realizar una evaluación completa de los manuales del explotador, si no un análisis puntual de algunos elementos.

Específicamente, para el despacho de vuelo, hay algunas particularidades, como si el DV/EOV trabaja remotamente (algunos Estados no lo aceptan), si consideran particularidades de la región (Cordillera de los Andes o aeródromos de altura, por ejemplo). Para los casos en que se requiere de datos específicos de la ruta, puede ser necesario un nuevo análisis cada vez que el explotador cambia un aeropuerto de origen o destino, lo que dificulta el aprovechamiento de la evaluación técnica del equipo multinacional. A su vez, pueden considerarse muestras o, tal vez, definirse situaciones que requieren nuevo análisis (p ej., cada primer aeródromo elevado en un nuevo país, o primera ruta con cruce de la Cordillera); o puede quedar para un análisis complementario de cada Estado que tenga esa particularidad, luego del análisis general del grupo multinacional.

Para los servicios en tierra, es común requerir, además del manual, una demostración de cumplimiento de los requisitos de capacitación de las

personas (incluyendo en mercancías peligrosas) y contratos. Estas demostraciones solamente pueden ser conducidas para los Estados en que el explotador ya está preparado para operar.

- c) Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS). La evaluación de SMS del explotador puede ser bastante compleja, para ser conducida de manera más simplificada en un proceso de reconocimiento del AOC extranjero. La intención de esta evaluación es tener una idea del estado de madurez del SMS del explotador. Algunos puntos de evaluación que podrían ser incluidos son:
 - 1) Plan de respuesta ante emergencias adecuado a los países y aeropuertos en que opera en la región;
 - 2) Si el explotador ha avanzado en la implementación de todos los elementos;
 - 3) Status del programa de análisis de datos de vuelo, incluyendo, por ejemplo, si se consideran todas las aeronaves y cual es el porcentaje de vuelos analizados.
- d) Aeronaves. Algunas de las informaciones normalmente solicitadas y analizadas son:
 - 1) Listado de aeronaves. En este punto, es importante que el explotador mantenga esta lista actualizada, ya que varios Estados requieren información para cada matrícula de aeronave utilizada.
 - 2) Documentación de cada aeronave, incluyendo certificado de aeronavegabilidad, certificado de matrícula, certificado de ruido (puede constar en otro documento aprobado por el Estado de matrícula), licencia de estación, forma de contrato (*dry lease*, intercambio, *wet lease*), si está involucrado en un acuerdo bajo el artículo 83 bis del convenio.
 - 3) Información de los documentos que van a bordo de la aeronave.
 - 4) Equipos instalados, que permitiría una verificación si corresponden a los requeridos para la navegación y comunicación, de acuerdo a los planes operacionales de vuelo presentados y a lo requerido en la región. Bajo este ítem, es común evaluar la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo y medios para vigilancia, requerida en el Anexo 6, Parte I.
- e) Tripulación. Bajo esta área, se incluyen las verificaciones de la edad de los pilotos para vuelos internacionales (65 años, para operaciones con 2 pilotos) y su competencia lingüística.

Además, como el LAR 129 requiere que las licencias sean emitidas de acuerdo al Anexo 1, podría ser conducida una evaluación, aunque es de difícil análisis, aún. Como alternativas, se podría utilizar una evaluación del CC/EFOD del Estado de matrícula de las aeronaves, una declaración del explotador (que, todavía, puede no saber directamente de este asunto) o utilizar el modelo del cuestionario avanzado de EASA, que tiene una

selección de ocho (8) SARPs, para verificación. Puede ser consultado el Comité Técnico del SRVSOP an el área de PEL para más información.

4.11.7. El procedimiento de reconocimiento del AOC extranjero también podría tomar en cuenta las siguientes informaciones:

- a) Si el Estado del explotador ha declarado diferencias con relación a alguna disposición de los Anexos 6 o 19. En este caso, es posible que el explotador sea más restrictivo que su Estado y cumpla los Anexos por completo, por lo menos para vuelos internacionales para la región; y
- b) Si el explotador tiene alguna exención.

4.11.8. Con base en la compilación de las evaluaciones técnicas de diferentes Estados de la región y de EASA, este grupo *ad-hoc* propone que debe ser desarrollado un conjunto de procedimientos estándar para el procedimiento de reconocimiento de AOC extranjero, incluyendo una lista de verificación. A partir de este trabajo, a ser realizado por un nuevo grupo (que puede incluir los participantes de este grupo), pueden ser abordadas también las oportunidades de mejora en LAR 129 para, por ejemplo, ser más específico sobre los cambios de operación que requieren una nueva solicitud y, por consiguiente, una nueva evaluación técnica (como en GM1 TCO.315 de EASA); y también estandarizar un formulario de solicitud para reconocimiento de un AOC, con todas las informaciones necesarias, considerando que el Apéndice A del LAR 129 hoy no es exactamente un formulario (aunque sea referido como un formulario en el LAR 129.010(a)).

4.12. Posibilidad de delegación de la evaluación técnica a un equipo multinacional.

4.12.1. Considerando las PQ, como 2.013 y 2.017, el grupo solicitó, por medio de la pregunta 9 de la encuesta, si los representantes conocían alguna limitación al uso de una evaluación técnica conducida por un equipo multinacional en sus procesos internos de reconocimiento del AOC extranjero. Al respecto, a pesar de que algunos participantes declararon que esto no sería posible, es de se observar que el acuerdo de OMAs fue firmado por 10 Estados de la región, y también prevé el reconocimiento de una evaluación técnica. El relator considera que puede ser necesario una consulta formal a los Estados posteriormente (una vez que se tenga una evaluación técnica estandarizada y que se decida que es posible seguir con el acuerdo), para confirmar sus posiciones, caso tengan intención de firmar dicho acuerdo.

4.13. Comparación de acuerdos multinacionales.

4.13.1. Como parte de este estudio, fue compilada en una plantilla una comparación entre los acuerdos multinacionales ya firmados en el ámbito del SRVSOP: organizaciones de mantenimiento de aeronaves (OMAs), de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil (CIAC/CEAC) y convalidación automática de licencias de personal. El resultado se presenta en al Adjunto A a este informe.

4.13.2. Dado que el estudio se concentró en la evaluación técnica, no hubo tiempo para el desarrollo de un borrador del acuerdo, pero esta compilación puede ser utilizada posteriormente para identificar puntos en común y, considerando las particularidades del proceso de reconocimiento del AOC extranjero, utilizar las partes pertinentes.

5. Conclusiones

5.1. Con base en este estudio, el grupo entendió que es posible avanzar en la propuesta para la implementación de un acuerdo para el reconocimiento multinacional de un AOC extranjero, considerando los ahorros que pueden ser obtenidos con la realización de menor número de evaluaciones técnicas cuando son conducidas por un equipo multinacional y reconocidas por todos los Estados signatarios del acuerdo.

5.2. En la comparación entre las evaluaciones realizadas, fueron identificados más puntos en común entre las evaluaciones que diferencias/particularidades, lo que sugiere ser posible llegar a una lista de verificación estándar a ser desarrollada en el MIO (aunque se admitan diferencias puntuales en algunos Estados).

5.3. El grupo entiende que deben cumplirse las siguientes etapas para un posible acuerdo multinacional:

- a) Desarrollar procedimientos estándar para el reconocimiento del AOC extranjero en el MIO, incluyendo una lista de verificación para la evaluación técnica; y
- b) Elaborar un borrador de un acuerdo multinacional, con base en los otros acuerdos de la región (como de OMA y de CIAC/CEAC).

5.4. Se destaca que, aunque no se avance en la propuesta del acuerdo, el nuevo procedimiento estandarizado en el MIO puede traer beneficios a los Estados de la región y a la forma con que son conducidos los procesos de reconocimiento del AOC extranjero.

Adjunto A

Comparación de acuerdos multinacionales del SRVSOP

OMA	CIAC	Licencias
ACUERDO DE COOPERACIÓN TÉCNICA MULTINACIONAL PARA LA ACEPTACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES Y COMPONENTES DE AERONAVES ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS PARTICIPANTES DEL SRVSOP, BASADO EN EL INFORME DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN MULTINACIONAL DEL SRVSOP	ACUERDO DE COOPERACION TÉCNICA MULTINACIONAL PARA LA CERTIFICACIÓN DE LOS CENTROS DE INSTRUCCIÓN Y DE ENTRENAMIENTO DE AERONÁUTICA CIVIL ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS PARTICIPANTES DEL SRVSOP SIGNATARIOS DE ESTE ACUERDO, BASADO EN EL INFORME DEL PROCESO DE CERTIFICACIÓN DEL EQUIPO DE CERTIFICACIÓN MULTINACIONAL DEL SRVSOP	ACUERDO DE COOPERACION TÉCNICA MULTINACIONAL PARA LA CONVALIDACIÓN AUTOMÁTICA DE LICENCIAS DEL PERSONAL AERONÁUTICO ENTRE LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS PARTICIPANTES DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP)
LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP), ACUERDAN LO SIGUIENTE Y SE COMPROMETEN A IMPLEMENTARLO DE CONFORMIDAD CON LAS ATRIBUCIONES QUE SUS LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES LES CONFIEREN:	LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS PARTICIPANTES DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP), ACUERDAN LO SIGUIENTE Y SE COMPROMETEN A IMPLEMENTARLO DE CONFORMIDAD CON LAS ATRIBUCIONES QUE SUS LEYES Y REGLAMENTOS NACIONALES LES CONFIEREN:	LAS AUTORIDADES DE AVIACIÓN CIVIL DE LOS ESTADOS MIEMBROS DEL SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SRVSOP)
CONSIDERANDO:	CONSIDERANDO:	CONSIDERANDO:
Que de conformidad con el Artículo 37 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, las normas, los procedimientos y la organización relativos a las aeronaves, el personal, los aeropuertos, las aerovías y los servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;	Que de conformidad con el Artículo 37 del Convenio Sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, las normas, los procedimientos y la organización relativos a las aeronaves, el personal, los aeropuertos, las aerovías y los servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;	Que de conformidad con el Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, las normas, los procedimientos y la organización relativos a las aeronaves, el personal, los aeropuertos, las aerovías y los servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;
Que la Resolución A35-7 de la Asamblea de la OACI, alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales y subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional;	Que la Resolución A35-7 de la Asamblea de la OACI, alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales y subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional;	Que la Resolución A35-7 de la Asamblea de la OACI, alienta a los Estados a fomentar la creación de asociaciones regionales y subregionales para colaborar en el desarrollo de soluciones a problemas comunes con el fin de fortalecer su capacidad individual de vigilancia de la seguridad operacional;

OMA	CIAC	Licencias
<p>Que el Artículo Segundo del Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, relativo a la armonización de normas y procedimientos, establece que “Los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional”;</p>	<p>Que el Artículo Segundo del Acuerdo para la implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, relativo a la armonización de normas y procedimientos, establece que “Los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional”;</p>	<p>Que el Artículo Segundo del Acuerdo para la Implantación del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional, relativo a la armonización de normas y procedimientos, establece que “Los Estados participantes se comprometen a armonizar entre sí, en estrecha coordinación con la OACI, sus reglamentos y procedimientos en materia de seguridad operacional”;</p>
<p>Que mediante la Conclusión JG 12/02 de la Junta General del Sistema, relativa a plazos para la armonización del LAR 145, se instó a los Estados miembros a hacer los esfuerzos que sean necesarios para lograr un ambiente armonizado entre sus normas nacionales y el LAR 145 Versión 2 en un plazo de cinco años;</p>		
		<p>Que conforme a la Enmienda 174 del Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que entró en vigencia a partir del 9 de noviembre de 2017, los Estados que sean partes de un acuerdo oficial sujeto a una reglamentación común sobre otorgamiento de licencias, pueden convalidar automáticamente las licencias expedidas por cualquiera de los Estados del grupo, pudiendo este mecanismo ser aplicado con el apoyo de una organización regional de seguridad operacional como es el SRVSOP;</p>
<p>Que mediante la Conclusión JG 13/03 la Junta General del Sistema aprobó el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 145 en su Versión 2, lo que se considera un hito histórico en el proceso de integración de la aviación latinoamericana;</p>	<p>Que actualmente los reglamentos que conforman el Conjunto LAR PEL, referidos a los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil (LAR 141, 142 y 147) se encuentran debidamente aprobados por la Junta General.</p>	<p>Que actualmente los reglamentos que conforman el Conjunto LAR PEL, referidos al otorgamiento de licencias al personal aeronáutico (LAR 61, LAR 63, LAR 65 y LAR 67), así como los correspondientes a centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil (LAR 141, 142 y 147) para la formación del personal aeronáutico se encuentran debidamente aprobados por la Junta General y con un significativo avance en los procesos de armonización y/o adopción por parte de los Estados participantes del SRVSOP;</p>
		<p>Que desde Enero 2014 se encuentra en vigencia el Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la certificación de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil entre los Estados signatarios del Acuerdo, basados en el informe del proceso de certificación de un equipo de inspectores multinacionales del SRVSOP, suscrito por nueve Estados: Argentina, Bolivia, Colombia, Cuba, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela.</p>

OMA	CIAC	Licencias
		Que en virtud del citado Acuerdo un centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil de un Estado signatario, puede acceder a una certificación multinacional con un solo proceso de certificación, cumpliendo los requisitos establecidos en los LAR 141, 142 y 147 que los Estados han armonizado;
		Que, una de las condiciones para que el titular de una licencia aeronáutica sea elegible para la convalidación automática de la misma, es que provenga de un centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil que haya aprobado satisfactoriamente una certificación multinacional a cargo de un equipo de inspectores multinacionales LAR;
		Que, la citada condición garantiza la aplicación de los requisitos LAR en la formación de los alumnos del centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil que haya sido certificado al amparo del acuerdo multinacional;
		Que, en ese sentido los certificados emitidos a sus alumnos constituirían el respaldo técnico necesario para la postulación a licencias y habilitaciones, así como para la convalidación automática de licencias por parte de los Estados signatarios del Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la certificación de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil y del presente Acuerdo;
		Que, lo antes mencionado garantizaría que los titulares de estas licencias o aquellos que hayan obtenido la convalidación automática respectiva, cuentan con requisitos comunes en su formación, constituyendo un beneficio adicional que podría brindarse ante la certificación multinacional de un centro de instrucción o de entrenamiento; y
		Que la convalidación automática establecida en el Anexo 1 trae consigo beneficios para los Estados, tanto en términos de movilidad del personal titular de licencias como de costos administrativos y está alineada con los objetivos del Sistema Regional orientado a promover, en estrecha coordinación con la OACI, la armonización y actualización de reglamentos y procedimientos de seguridad operacional para la aviación civil entre sus Estados participantes.

OMA	CIAC	Licencias
<p>Que en la JG 25 del Sistema se estableció que la armonización tiene el objetivo de crear un ambiente con requisitos y condiciones similares para que la certificación realizada por cualquier Estado del SRVSOP pueda ser aceptable para el resto de los Estados miembros y que los Estados puedan mantener diferencias entre los LAR y sus reglamentos nacionales siempre y cuando sean informadas a los otros Estados miembros;</p>	<p>Que durante la Décimo Quinta y Vigésimo Quinta Reuniones Ordinarias de la Junta General se adoptaron las Conclusiones JG 15/10 y JG 25/01 respectivamente, sobre la revisión de la estrategia de desarrollo, armonización y/o adopción de los LAR, en las cual se establece que la armonización tiene el objetivo de crear un ambiente con requisitos y condiciones similares para que la certificación realizada por cualquier Estado del SRVSOP pueda ser aceptable para el resto de los Estados participantes y que los Estados puedan mantener diferencias entre los LAR y sus reglamentos nacionales siempre y cuando sean informadas a los otros Estados participantes.</p>	
<p>Que las diferencias de armonización, entre los requisitos de los Estados Parte de este Acuerdo y el LAR serán publicadas en la página Web del SRVSOP.</p>	<p>Que las diferencias de armonización, entre los requisitos de los Estados Signatarios de este Acuerdo y los LAR 141, 142 y 147 serán publicadas en la página web del SRVSOP.</p>	
<p>Que las partes declaran que sus reglamentos, procedimientos y sistemas para la certificación y renovación de las organizaciones de mantenimiento están suficientemente armonizadas con la última versión del LAR 145 para permitir su certificación basadas en el informe del equipo de certificación multinacional.</p>	<p>Que las partes declaran que sus reglamentos, procedimientos y sistemas establecidos para la certificación y vigilancia de los centros de instrucción y centros de entrenamiento de aeronáutica civil están suficientemente armonizados con la última enmienda de los siguientes reglamentos que forman parte del Conjunto LAR PEL, para permitir su certificación basada en el informe de un equipo de certificación multinacional del SRVSOP:</p> <p>a) LAR 141 - Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil para formación de tripulantes de vuelo, tripulantes de cabina y despachadores de vuelo;</p> <p>b) LAR 142 - Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil; y</p> <p>c) LAR 147 - Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil para formación de mecánicos de mantenimiento de aeronaves.</p>	
<p>Que los requisitos adicionales informados por cada Parte y publicados en el procedimiento de implementación del Acuerdo pueden ser verificados y comunicados como cumplidos por el equipo de certificación multinacional.</p>		
<p>ACUERDAN:</p>	<p>ACUERDAN:</p>	<p>ACUERDAN:</p>
<p>Artículo Primero</p>	<p>Artículo Primero</p>	<p>Artículo Primero</p>
<p>OBJETIVOS</p>	<p>OBJETIVOS</p>	<p>OBJETIVO</p>
<p>Los objetivos del presente Acuerdo son:</p>	<p>Los objetivos del presente Acuerdo son:</p>	
<p>a) Fomentar el desarrollo de actividades de certificación y renovación de las OMAs en un ambiente multinacional de cooperación regional;</p>	<p>b) fomentar el desarrollo de actividades de certificación y vigilancia de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, en un ambiente multinacional de cooperación regional;</p>	

OMA	CIAC	Licencias
b) Fomentar la uniformidad y disminución de costos en los procesos de certificación y renovación tanto para los Estados miembros del SRVSOP como para los usuarios, evitando duplicidades de esfuerzos a nivel de las regiones NAM/CAR/SAM y;	c) fomentar la uniformidad y disminución de costos en procesos de certificaciones, por parte de las AAC de los Estados participantes del SRVSOP y los usuarios de los mismos, evitando duplicidad de esfuerzos a nivel de las regiones NAM/CAR/SAM; e	
c) Emitir y renovar la emisión o renovación del certificado de una organización de mantenimiento basado en los resultados del informe del equipo de certificación multinacional con la opinión favorable para la certificación o la renovación, por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de matrícula Parte de este Acuerdo.	a) Emitir el certificado de un centro de instrucción o centro de entrenamiento de aeronáutica civil, basado en los resultados del informe del equipo de certificación multinacional recomendando la certificación, por la Autoridad de Aviación Civil (AAC) de los Estados Signatarios de este Acuerdo;	El objetivo de suscribir el presente Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional es llevar a cabo la convalidación automática de las licencias de personal aeronáutico que se establecen en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos LAR 61, LAR 63, LAR 65, que involucra el cumplimiento de los requisitos del LAR 67, comprometiéndose a la adopción e implantación de los mismos en sus reglamentos nacionales.
	d) impulsar el desarrollo de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil de los Estados de la Región, logrando un alto estándar de calidad y seguridad operacional a nivel Latinoamericano.	
Los idiomas de trabajo serán el español y portugués e inglés de ser necesario.		
Artículo Segundo	Artículo Segundo	Artículo Segundo
DEFINICIONES	DEFINICIONES	DEFINICIONES
Para los fines del presente Acuerdo se entiende por:	Para los fines del presente Acuerdo se entiende por:	Para los fines del presente Acuerdo se entiende por:
a) Aeronave. Es toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la Tierra.		
b) Componentes de aeronaves. Es todo equipo, instrumento, sistema o parte de una aeronave, una vez instalado en ésta, sea esencial para su funcionamiento.		
c) Equipo de certificación multinacional. Es el equipo designado por el Coordinador General del Sistema del SRVSOP y estará conformado por inspectores de los Estados miembros del SRVSOP, que cuenten con la competencia, educación, formación, habilidades y experiencia requeridas en el documento "Certificación como inspector multinacional LAR" y que se encuentren inscritos en el Registro de inspectores multinacionales LAR del SRVSOP.	c) Equipo de certificación multinacional. Es el equipo designado por el Coordinador General del Sistema Regional y conformado por inspectores de los Estados participantes del SRVSOP, que cuenten con la competencia, educación, formación, habilidades y experiencia requeridas en el documento "Certificación como inspector multinacional LAR" y que se encuentren inscritos en el registro de inspectores multinacionales LAR del SRVSOP.	e) Equipo multinacional. Equipo designado por el Coordinador General del Sistema Regional y conformado por auditores de los Estados miembros del SRVSOP, que cuenten con la competencia, educación, formación, habilidades y experiencia requeridas en el documento "Certificación como auditor LAR" y que se encuentren inscritos en el Registro de auditores LAR del SRVSOP.
d) Estado de matrícula. Es el Estado en el cual está matriculada una aeronave		

OMA	CIAC	Licencias
	a) Centro de instrucción de aeronáutica civil (CIAC). Organización de instrucción reconocida, destinada a brindar capacitación inicial para la formación de personal aeronáutico.	
	b) Centro de entrenamiento de aeronáutica civil (CEAC). Organización de instrucción reconocida, que provee instrucción, entrenamiento, pruebas y verificaciones bajo contrato u otros arreglos para miembros de la tripulación de vuelo.	
		a) Adopción. Conjunto de reformas que deberán efectuar los miembros del Sistema Regional para lograr en un plazo determinado por la Junta General y de forma absolutamente voluntaria, un ambiente armonizado, pero sin ningún tipo de requisitos adicionales.
		b) Autoridad otorgadora de licencias. Autoridad, designada por el Estado contratante, encargada del otorgamiento de licencias al personal.
		c) Certificación médica aeronáutica (CMA). Certificado de aptitud psicofísica reglamentado por el LAR 67, emitido por el médico evaluador o un médico examinador aeronáutico (AME), de modo individual o integrado a un centro médico aeronáutico examinador (CMAE), según lo establecido por cada Estado.
		d) Convalidación automática de licencia. Convalidación de una licencia extranjera que se realiza en virtud de un acuerdo oficial entre Estados contratantes, que hayan adoptado requisitos comunes para el otorgamiento de licencias y habilitaciones y, que cuenten con un sistema de vigilancia que garantice el cumplimiento de estos requisitos.
		f) Evaluación médica aeronáutica. Proceso que se inicia con el examen psicofisiológico para determinar la aptitud del personal aeronáutico, que termina en la prueba fehaciente expedida por un Estado contratante al efecto de que el titular de una licencia satisface los requisitos de aptitud psicofísica del LAR 67.
		g) Habilitación. Autorización inscrita en una licencia de personal aeronáutico o asociada con ella y de la cual forma parte, en la que se especifican condiciones especiales, atribuciones o restricciones referentes a dicha licencia.

OMA	CIAC	Licencias
		h) Licencia. Documento oficial otorgado por la AAC, que indica la especialidad aeronáutica del titular y las restricciones en caso de haberlas, y le otorga la facultad para desempeñar las funciones propias de las habilitaciones expresamente consignadas en ellas.
Artículo Tercero	Artículo Tercero	Artículo Tercero
ÁMBITO DE APLICACIÓN	ÁMBITO DE APLICACIÓN	ÁMBITO DE APLICACIÓN
El presente Acuerdo se refiere a:	El presente Acuerdo se refiere a:	
Las disposiciones de este Acuerdo de Cooperación Técnica son aplicables a las Autoridades de Aviación Civil, de los Estados que son miembros del SRVSOP.	Las disposiciones de este Acuerdo de cooperación técnica aplicables a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios de este Acuerdo.	
La aceptación por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de matrícula, de los procesos de inspección multinacional para la certificación y renovación de las organizaciones de mantenimiento (OMAs) realizados por un equipo de certificación multinacional, con base en el presente Acuerdo y sus anexos, efectuado en base a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) de aplicación.	La aceptación por parte de la Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario, de los procesos de inspección multinacional para la certificación y vigilancia de los CIAC y CEAC, realizados por un equipo de certificación multinacional del SRVSOP, evidenciando el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano aplicable (LAR 141, LAR 142 o LAR 147), entregando la certificación correspondiente en base a este Acuerdo y su anexo.	
La aceptación por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de matrícula, para que las OMAs que hayan aprobado la inspección realizada por el equipo multinacional puedan efectuar mantenimiento de una aeronave o componente de aeronave, entregando la certificación correspondiente en base a este Acuerdo y sus anexos.		
El intercambio de información entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados partes, referente a las organizaciones de mantenimiento.	El intercambio de información entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios, referente a centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil.	
		El presente Acuerdo aplica a todas las licencias que han sido emitidas por otros Estados miembros del SRVSOP, a partir de la aprobación de una visita de estandarización efectuada por un equipo multinacional, con base en el presente Acuerdo, con la finalidad de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos correspondientes al Conjunto LAR PEL (LAR 61, LAR 63, LAR 65 y LAR 67).
		El presente Acuerdo no aplicará a licencias distintas a las establecidas en los LAR 61, 63 y 65 o que contengan habilitaciones distintas a las establecidas en los citados reglamentos.

OMA	CIAC	Licencias
Artículo Cuarto	Artículo Cuarto	Artículo Cuarto
OBLIGACIONES DE LAS PARTES	OBLIGACIONES DE LAS PARTES	OBLIGACIONES DE LAS PARTES
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados a los cuales la OMA solicite la certificación, se comprometen a:	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados a los cuales el CIAC o CEAC solicite la certificación se comprometen a:	Las Autoridades de Aviación Civil se comprometen a:
Reconocer la lista de capacidades de las organizaciones de mantenimiento, contenidas en el informe del equipo de certificación multinacional, de las organizaciones que cumplan con los requisitos reglamentarios contenidos en el Anexo I al presente Acuerdo.	a) Emitir los certificados de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, que hayan demostrado que cumplen con los requisitos reglamentarios contenidos en el Anexo al presente Acuerdo, cumplimiento que deberá verse reflejado y respaldado a través del informe del proceso de certificación efectuado por un equipo multinacional de inspectores.	a) Convalidar en forma automática las licencias al personal aeronáutico con las habilitaciones y restricciones contenidas en ellas, a partir de la fecha en que la Autoridad de Aviación Civil de un Estado miembro del SRVSOP haya demostrado a través de una visita de estandarización, que cumple con los requisitos reglamentarios contenidos en el anexo al presente Acuerdo y así conste en el informe de auditoría del equipo de inspección multinacional.
Revisar modificaciones a la lista de capacidad solicitada por la OMA, entre los períodos de las inspecciones multinacionales. Estas revisiones deben estar aprobadas previamente por la Autoridad de Aviación Civil del Estado donde se localiza la OMA.		
Solicitar la evaluación por el Comité Técnico o la realización de una inspección del equipo de certificación multinacional, cuando lo estime conveniente.	b) Solicitar la evaluación por el Comité Técnico o la realización de una inspección del equipo de certificación multinacional, cuando lo estime conveniente.	
Considerar las inspecciones del equipo de certificación multinacional y sus constataciones como si fueran propias, emitiendo en base a los resultados de las mismas las certificaciones que correspondan.	c) Considerar las inspecciones del equipo de certificación multinacional y sus constataciones como si fueran propias, emitiendo en base a los resultados de las mismas las certificaciones que correspondan.	
Aceptar la emisión de la certificación de conformidad de mantenimiento efectuado por las organizaciones de mantenimiento aprobadas bajo esta Acuerdo y sus anexos		
Revisar y adecuar sus reglamentos para lograr el cabal cumplimiento del presente Acuerdo, asentando en los procedimientos de implementación de aquellos requisitos adicionales a los establecidos por los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) de aplicación, que surjan de sus propios reglamentos.	d) Armonizar sus reglamentos para lograr el cabal cumplimiento del presente Acuerdo, asentando en los procedimientos de implementación (PI) aquellos requisitos adicionales a los establecidos por los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) de aplicación, que surjan de sus propios reglamentos.	b) Culminar la adopción de los reglamentos LAR 61, 63, 65 y 67 para lograr el cabal cumplimiento del presente Acuerdo, notificando el cumplimiento en el sistema electrónico de notificación de armonización y adopción de los LAR desarrollado por el SRVSOP.
Las responsabilidades que surjan como consecuencia de actos u omisiones en el desempeño de las tareas del proceso de certificación a cargo del equipo de certificación multinacional, serán asumidas por el Sistema Regional.	e) Las responsabilidades que surjan como consecuencia de actos u omisiones en el desempeño de las tareas de los procesos de certificación y vigilancia multinacional, serán asumidas por el Sistema Regional.	
Presentar al Coordinador General del SRVSOP, dentro de los siguientes dieciocho (18) meses posteriores a la fecha de la firma, sus procedimientos de implementación del presente Acuerdo.	f) Presentar al Coordinador General del SRVSOP, dentro de los siguientes doce (12) meses posteriores a la fecha de la firma, sus procedimientos de implementación del presente Acuerdo.	c) Desarrollar procedimientos que garanticen la implantación de los requisitos establecidos en los LAR 61, 63, 65 y 67, como parte de su sistema de gestión de licencias.

OMA	CIAC	Licencias
		d) Adoptar los procedimientos establecidos por el SRVSOP para la implantación de la convalidación automática de licencias materia del presente Acuerdo.
Artículo Quinto	Artículo Quinto	Artículo Quinto
MANTENIMIENTO Y CERTIFICACIÓN	CERTIFICACIÓN	Convalidación automática
Una organización de mantenimiento es elegible para certificación según este Acuerdo solamente si está previamente certificada por la Autoridad de Aviación Civil del Estado donde se localiza la OMA.	Un centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil es elegible para certificación según este Acuerdo solamente si está previamente certificado por la Autoridad de Aviación Civil del Estado donde se localiza el centro.	El titular de una licencia aeronáutica será elegible para la convalidación automática de la misma, siempre que:
		a) Cuento con una licencia válida y con habilitaciones vigentes otorgada por la Autoridad de Aviación Civil de un Estado parte de este Acuerdo, emitida a partir de la fecha en la cual dicho Estado acredite un informe de auditoría favorable como resultado de una visita de estandarización efectuada por el equipo multinacional, quedando autorizado para operar en las aeronaves de matrícula del Estado cuya Autoridad de Aviación Civil ha realizado la convalidación automática o en operaciones certificadas por dicha Autoridad.
		b) Provenga de un centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil que haya aprobado satisfactoriamente una certificación multinacional a cargo de un equipo de inspectores multinacionales LAR, con lo cual se garantiza la aplicación de los requisitos LAR para su formación.
		c) Acredite las exigencias señaladas en los LAR 61, 63 y 65 que establezcan los requisitos para la convalidación automática de licencias.
Cada organización de mantenimiento que haya sido inspeccionada por el equipo multinacional de conformidad con este Acuerdo y sus anexos, y que demuestre el cumplimiento de los requisitos reglamentarios referidos en el Anexo I párrafo 1.1 según informe del equipo multinacional, deberá ser certificada por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de matrícula Parte de este Acuerdo.	Cada centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil que haya sido inspeccionado por el equipo multinacional de conformidad con este Acuerdo y su anexo, y que demuestre el cumplimiento de los requisitos según el informe del equipo multinacional, debe ser certificado por la Autoridad de Aviación Civil de otro Estado Signatario de este Acuerdo.	
El equipo de certificación multinacional que designe el Sistema Regional efectuará las tareas del proceso de certificación en base a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) aplicables al presente Acuerdo y sus anexos, así como a los requisitos adicionales informados por los Estados.	El equipo de certificación multinacional que designe el Sistema Regional efectuará las tareas del proceso de certificación en base a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) aplicables al presente Acuerdo y su anexo, así como a los requisitos adicionales y diferencias declaradas por los Estados Signatarios para los que aplica el CIAC o CEAC.	

OMA	CIAC	Licencias
La Autoridad de Aviación Civil de un Estado Parte podrá designar un experto adicional para que conforme el equipo de certificación multinacional designado por el Sistema Regional, siempre y cuando cumpla con los requisitos exigidos a los demás miembros del equipo. Asimismo los costos de su participación deberán ser asumidos por esta Autoridad y estos no serán trasladados de ninguna forma a la OMA.	La Autoridad de Aviación Civil de un Estado Signatario podrá designar un experto adicional para que conforme al equipo de certificación multinacional designado por el Sistema Regional, siempre y cuando cumpla con los requisitos exigidos a los demás miembros del equipo. Asimismo los costos de su participación deberán ser asumidos por esta Autoridad y estos no serán trasladados de ninguna forma al centro de instrucción o de entrenamiento.	
El diseño de reparaciones y modificaciones mayores deberá estar de acuerdo con los datos de mantenimiento aprobados por la Autoridad de Aviación Civil del Estado de matrícula, Parte de este Acuerdo.		
Los criterios para determinar si una reparación o modificación, es una reparación o modificación mayor, deberán ser los criterios de la Autoridad de Aviación Civil del Estado de matrícula, Parte de este Acuerdo.		
		En caso que un Estado a través de su legislación básica regule temas vinculados a la convalidación automática, en adición a lo establecido en sus reglamentos específicos, podrá incluir un examen de conocimientos respecto a dichos temas.
		El ejercicio de las atribuciones de la convalidación automática de licencias por parte del titular, estará sujeta a los requisitos laborales y migratorios del Estados donde ejercerá, así como no contar con antecedentes judiciales por tráfico de sustancias prohibidas si el Estado lo requiere.
		Las licencias convalidadas en virtud de este Acuerdo, incluirán una anotación donde indique que se han convalidado automáticamente y se mencione el número de registro del acuerdo ante la OACI. Esta anotación se realizará en un adjunto a la licencia conforme al modelo y procedimiento establecido por el SRVSOP.
	Los idiomas de trabajo serán el español y portugués e inglés de ser necesario.	
Artículo Sexto	Artículo Sexto	Artículo Sexto
VIGILANCIA	VIGILANCIA	VIGILANCIA

OMA	CIAC	Licencias
<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado Parte donde se localiza la organización de mantenimiento certificada según este Acuerdo, debe realizar las actividades de vigilancia conforme a sus procedimientos y programas de actividad anual, con el objeto de garantizar el continuo cumplimiento de los criterios técnicos establecidos en el Anexo I, por parte de las organizaciones de mantenimiento.</p>	<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario donde se localiza el centro certificado según este Acuerdo, debe realizar las actividades de vigilancia conforme a sus procedimientos y programas de actividad anual, con el objeto de garantizar el continuo cumplimiento de los criterios técnicos establecidos en el Anexo del presente Acuerdo, por parte de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil.</p>	<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado emisor de la licencia aeronáutica, debe establecer los mecanismos necesarios de control y vigilancia, para asegurar que no se haga uso de las atribuciones otorgadas por la licencia o habilitaciones correspondientes, a menos que el titular cumpla con los criterios técnicos establecidos en el Anexo del presente Acuerdo.</p>
<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado Parte, donde está localizada la organización de mantenimiento inspeccionada regionalmente, deberá notificar al Comité Técnico del SRVSOP quien se encargará de transmitir lo informado a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados de matrícula que la hayan certificado, de cualquier incumplimiento de los criterios reglamentarios establecidos en el Anexo I del presente Acuerdo y que pueda afectar la capacidad de mantenimiento de las OMA's certificadas en base al mismo.</p>	<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario, donde está localizado el centro certificado, deberá notificar al Comité Técnico del SRVSOP, quien se encargará de transmitir lo informado a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados que lo hayan certificado, de cualquier incumplimiento de los criterios reglamentarios establecidos en el Anexo del presente Acuerdo y que pueda afectar la capacidad y calidad de la instrucción de los CIAC y CEAC.</p>	<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado parte que es emisor de la licencia, deberá notificar al Comité Técnico del SRVSOP y a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte de este Acuerdo que hayan convalidado en forma automática la licencia, de cualquier incumplimiento de los criterios reglamentarios establecidos en el Anexo del presente Acuerdo por parte del titular de la misma, que pueda afectar la seguridad operacional.</p>
		<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado miembro del SRVSOP, que ha otorgado la convalidación automática deberá notificar al Comité Técnico del SRVSOP y a las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte de este Acuerdo que hayan convalidado en forma automática la licencia, de cualquier incumplimiento de los criterios reglamentarios establecidos en el Anexo del presente Acuerdo por parte del titular de la misma, que pueda afectar la seguridad operacional.</p>
<p>La autoridad de Aviación Civil del Estado de matrícula, podrá reconocer el proceso de vigilancia del Estado donde se localiza la organización de mantenimiento, a la que se hubiere otorgado una certificación regional en base a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) de aplicación.</p>	<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario de este Acuerdo, podrá reconocer el proceso de vigilancia del Estado donde se localiza el centro, al cual se hubiere otorgado una certificación regional en base a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) de aplicación, sin perjuicio de las acciones de vigilancia que decida realizar la propia AAC de cada Estado, asumiendo los costos respectivos.</p>	
<p>Adicionalmente, un equipo multinacional realizará una inspección para la renovación de la certificación a las OMA's aprobadas según este Acuerdo cada dos años contados a partir de la primera inspección de la Fase IV, de conformidad al Anexo I.</p>	<p>Adicionalmente, un equipo multinacional realizará una inspección para el mantenimiento de la certificación otorgada a favor de un CIAC o CEAC según este Acuerdo, cada dos años contados a partir de la primera inspección de la Fase IV y de conformidad al Anexo de este Acuerdo.</p>	

OMA	CIAC	Licencias
<p>Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte, reconocen las facultades que tienen las otras Autoridades de Aviación Civil, para realizar inspecciones de acuerdo a sus propios programas de vigilancia continua, a las organizaciones de mantenimiento certificadas en base a este Acuerdo, cuyos costos se comprometen a asumir, por cuanto las OMA sólo asumirán los costos de certificación y renovación.</p>	<p>Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios, reconocen las facultades que tienen las otras Autoridades de Aviación Civil, para realizar inspecciones de acuerdo a sus propios programas de vigilancia continua, a los CIAC y CEAC certificados en base a este Acuerdo, cuyos costos se comprometen a asumir, por cuanto los centros sólo asumirán los costos de certificación y vigilancia.</p>	
<p>Las observaciones producto de las inspecciones que realicen las Autoridades de Aviación Civil, dentro de su programa de vigilancia continua, deberán notificarla inmediatamente al Comité Técnico del SRVSOP quien se encargará de transmitir lo informado a las demás Autoridades de Aviación Civil Parte de presente Acuerdo, para optar de manera coordinada las medidas que estimen pertinentes.</p>	<p>Las observaciones producto de las inspecciones que realicen las Autoridades de Aviación Civil, dentro de su programa de vigilancia continua, deberán notificarla al Comité Técnico del SRVSOP, quien se encargará de transmitir lo informado a las demás Autoridades de Aviación Civil Signatarias del presente Acuerdo, para optar de manera coordinada las medidas que estimen pertinentes. El plazo de notificación de la AAC al SRVSOP es de cuarenta y ocho (48) horas a partir de la emisión del informe como resultado de las inspecciones.</p>	<p>Las observaciones producto de las inspecciones que realicen las Autoridades de Aviación Civil, dentro de su programa de vigilancia continua, deberán notificarla inmediatamente al Comité Técnico del SRVSOP y a las demás Autoridades de Aviación Civil parte de presente Acuerdo, para optar de manera coordinada las medidas que estimen pertinentes.</p>
<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado Parte que inicie cualquier investigación o acción para hacer cumplir sus obligaciones a una organización de mantenimiento certificada según los términos del presente Acuerdo, debe comunicar dicha situación lo antes posible a la Autoridad de Aviación Civil del Estado donde se localiza la OMA y al Comité Técnico del SRVSOP quien se encargará de transmitir lo informado a los Estados Parte del Acuerdo.</p>	<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario que inicie cualquier investigación o acción para hacer cumplir sus obligaciones a un CIAC o CEAC certificado según los términos del presente Acuerdo, incluyendo la revocación, suspensión o cambios en las especificaciones de instrucción (ESIN) y especificaciones de entrenamiento (ESEN) otorgadas, deberá comunicar dicha situación lo antes posible a la Autoridad de Aviación Civil del Estado donde se localiza el centro y al Comité Técnico del SRVSOP quien se encargará de transmitir lo informado a los Estados Signatarios del Acuerdo.</p>	
<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado de matrícula que inicie cualquier investigación o acción para hacer cumplir sus obligaciones a una organización de mantenimiento certificada según este Acuerdo, incluyendo la revocación, suspensión o cambios en su lista de capacidad, debe comunicar lo antes posible dicha situación al Comité Técnico quien se encargará de transmitir lo informado a los Estados Parte del Acuerdo.</p>	<p>La Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario donde se localiza el centro, que inicie cualquier investigación o acción para hacer cumplir sus obligaciones a un CIAC o CEAC certificado según los términos de este Acuerdo, incluyendo la revocación, suspensión o cambios en las habilitaciones otorgadas, deberá comunicar lo antes posible dicha situación al Comité Técnico quien se encargará de transmitir lo informado a los Estados Signatarios del Acuerdo.</p>	
<p>La Autoridad de Aviación Civil que detecte un incumplimiento al presente Acuerdo por parte de la OMA deberá informar a la Autoridad de Aviación Civil del Estado donde se localiza la OMA para que esta realice las acciones correspondientes de acuerdo a sus normativas legales.</p>	<p>La Autoridad de Aviación Civil que detecte un incumplimiento al presente Acuerdo por parte del CIAC o CEAC, deberá informar a la Autoridad de Aviación Civil del Estado donde se localiza el centro para que ésta realice las acciones correspondientes de acuerdo a sus reglamentaciones legales, informando también al Comité Técnico quien lo transmitirá a las AAC de los Estados Signatarios de este Acuerdo.</p>	

OMA	CIAC	Licencias
La Autoridad de Aviación Civil del Estado de matrícula Parte de este Acuerdo podrá revocar la certificación otorgada a una organización de mantenimiento según los términos del mismo, cuando considere que no mantiene los requisitos de su certificación estipuladas en él.	La Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario de este Acuerdo donde se localiza el centro, podrá revocar la certificación otorgada a éste según los términos del mismo, cuando considere que no mantiene los requisitos de su certificación estipuladas en él.	
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte de este Acuerdo, en coordinación con el Comité Técnico del Sistema y en base a las condiciones que presente la organización de mantenimiento, determinarán y recomendarán las medidas que consideren conveniente aplicar a la organización de mantenimiento que haya sido objeto de una revocación, suspensión o cambios en su lista de capacidad.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios de este Acuerdo, en coordinación con el Comité Técnico del Sistema y en base a las condiciones que presente el CIAC o CEAC, deberán determinar y recomendar las medidas que consideren conveniente aplicar al centro que haya sido objeto de una revocación, suspensión o cambios en sus ESIN o ESEN.	
Artículo Séptimo	Artículo Séptimo	Artículo Séptimo
INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN	INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN	INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte, a través del Comité Técnico del SRVSOP intercambiarán toda la información referente al cumplimiento de los requisitos de la certificación, renovación y de las eventuales infracciones y sanciones aplicadas.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios de este Acuerdo, a través del Comité Técnico del SRVSOP intercambiarán toda la información referente al cumplimiento de los requisitos de certificación y de las eventuales infracciones y sanciones aplicadas.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte, a través del Comité Técnico del SRVSOP intercambiarán toda la información referente al cumplimiento de los requisitos de vigencia de atribuciones de la licencia, certificación médica y de las eventuales infracciones y sanciones aplicadas.
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte de este Acuerdo deberán proveer la información referente a los términos del mismo a terceros interesados, y deberán desarrollar las publicaciones de asesoramiento y circular dichas publicaciones de acuerdo a los métodos establecidos en sus leyes y reglamentos, para que los interesados puedan llevar a cabo trabajos de mantenimiento de conformidad al presente Acuerdo.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios de este Acuerdo deberán proveer la información referente a los términos del mismo a terceros interesados, y deberán desarrollar las publicaciones de asesoramiento y circular dichas publicaciones de acuerdo a los métodos establecidos en sus leyes y reglamentos, para que los interesados puedan llevar a cabo los cursos de instrucción y de entrenamiento de conformidad al presente Acuerdo.	
Artículo Octavo	Artículo Octavo	
ASISTENCIA TÉCNICA	ASISTENCIA TÉCNICA	
En la eventualidad de que una Autoridad de Aviación Civil del Estado Parte en un momento determinado no cuente con el personal capacitado para realizar inspecciones de certificación, renovación o vigilancia continua de una organización de mantenimiento, podrá solicitar la asistencia técnica para tal efecto a través del Coordinador General del SRVSOP, sin que esto represente transferencia de responsabilidad, que siempre será del Estado Parte que solicitó la asistencia.	En la eventualidad de que una Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario de este Acuerdo, en un momento determinado no cuente con el personal capacitado para realizar inspecciones de certificación o vigilancia continua a un centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil, podrá solicitar la asistencia técnica para tal efecto a través del Coordinador General del SRVSOP, sin que esto represente transferencia de responsabilidad, que siempre será del Estado Signatario que solicitó la asistencia.	
Artículo Noveno	Artículo Noveno	Artículo Octavo
GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN	GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN	GESTIÓN E IMPLEMENTACIÓN

OMA	CIAC	Licencias
Cada Autoridad Aeronáutica Civil de un Estado Parte deberá designar a una organización de su administración, y la persona que la dirige, responsable de la gestión e implementación del presente Acuerdo, preferentemente a quien tenga la responsabilidad de la administración de la seguridad operacional de la aviación civil del Estado Parte.	Cada Autoridad Aeronáutica Civil de un Estado Signatario de este Acuerdo deberá designar a una organización de su administración, y la persona que la dirige, responsable de la gestión e implementación del presente Acuerdo, preferentemente a quien tenga la responsabilidad de la administración de la seguridad operacional de la aviación civil del Estado Signatario.	Cada Autoridad Aeronáutica Civil de un Estado parte deberá designar a un funcionario de su administración, como responsable de la gestión e implementación del presente Acuerdo, preferentemente a quien tenga la responsabilidad de la gestión de la seguridad operacional de la aviación civil del Estado parte en lo que se refiere a licencias al personal.
Esta designación deberá ser comunicada a las otras Partes y al Coordinador General del SRVSOP dentro de los siguientes quince (15) días calendarios a la firma del presente Acuerdo.	Esta designación deberá ser comunicada a las otras Partes signatarias y al Coordinador General del SRVSOP dentro de los siguientes quince (15) días calendarios a la firma del presente Acuerdo.	Esta designación deberá ser comunicada a las otras Partes y al Coordinador General del SRVSOP dentro de los siguientes quince (15) días calendarios a la firma del presente Acuerdo.
La Parte que realice cambios significativos a su organización, que puedan afectar la gestión e implementación del presente Acuerdo, incluyendo la identidad de la persona mencionada en primer párrafo de este Artículo, deberá notificar al Coordinador General del SRVSOP quien se encargará de informar a las otras Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte de tales cambios.	La Autoridad Aeronáutica que realice cambios significativos a su organización, que puedan afectar la gestión e implementación del presente Acuerdo, incluyendo la identidad de la persona mencionada en primer párrafo de este artículo, deberá notificar al Coordinador General del SRVSOP, quien se encargará de informar a las otras Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios de tales cambios.	La Autoridad Aeronáutica que realice cambios significativos a su organización, que puedan afectar la gestión e implementación del presente Acuerdo, incluyendo la identidad de la persona mencionada en el primer párrafo de este artículo, deberá notificar a las otras Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte y al Coordinador General del SRVSOP, de tales cambios.
Artículo Décimo	Artículo Décimo	Artículo Noveno
REGISTRO DE INSPECTORES MULTINACIONALES LAR	REGISTRO DE INSPECTORES MULTINACIONALES LAR	REGISTRO DE INSPECTORES MULTINACIONALES LAR
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte, acuerdan mantener a través del Comité Técnico, un registro de inspectores multinacionales que hayan sido certificados de acuerdo al documento de certificación como inspector multinacional LAR.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios, acuerdan mantener a través del Comité Técnico, un registro de inspectores multinacionales que hayan sido certificados de acuerdo al documento de certificación como inspector multinacional LAR.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte, acuerdan mantener a través del Comité Técnico, un registro de inspectores LAR que hayan sido certificados de acuerdo al manual para la certificación como inspector multinacional LAR, para efectuar las visitas de estandarización a los Estados.
		El equipo multinacional que designe el SRVSOP efectuará las visitas de estandarización en base a los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos (LAR) aplicables al presente acuerdo y sus procedimientos asociados.
		Los costos del equipo de inspectores multinacionales designados por el Sistema para la visita de estandarización, serán asumidos por el Estado visitado, debiendo ser coordinados previamente con el SRVSOP.

OMA	CIAC	Licencias
		La Autoridad de Aviación Civil de un Estado parte podrá designar un experto adicional para que conforme al equipo de inspectores designado por el SRVSOP, siempre y cuando cumpla con los requisitos exigidos a los demás miembros del equipo. Asimismo los costos de su participación deberán ser asumidos por esta autoridad y estos no serán trasladados de ninguna forma a la autoridad aeronáutica inspeccionada.
Artículo Undécimo	Artículo Undécimo	Artículo Décimo
REGISTRO DE ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO	REGISTRO DE CENTROS DE INSTRUCCIÓN Y DE ENTRENAMIENTO DE AERONÁUTICA CIVIL	REGISTRO DE CONVALIDACIONES AUTOMÁTICAS
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte acuerdan mantener, a través del Comité Técnico un registro de las organizaciones de mantenimiento aprobadas según el presente Acuerdo.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios acuerdan mantener, a través del Comité Técnico un registro de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, certificados según el presente Acuerdo.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte acuerdan mantener, a través del Comité Técnico un registro en línea de las licencias del personal aeronáutico convalidadas automáticamente dentro del alcance del presente Acuerdo, al cual tendrán acceso los Estados para llenar la información correspondiente en la fecha de su otorgamiento, conforme a los procedimientos establecidos por el SRVSOP.
Artículo Duodécimo	Artículo Duodécimo	Artículo Undécimo
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS	SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS
Cualquier controversia surgida entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo que no pueda ser resuelta por negociaciones directas, deberá ser sometida a la Junta General del SRVSOP como órgano conciliador.	Cualquier controversia surgida entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios de este Acuerdo, relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo que no pueda ser resuelta por negociaciones directas, deberá ser sometida a la Junta General del SRVSOP como órgano conciliador.	Cualquier controversia surgida entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte relativa a la interpretación o a la aplicación del presente Acuerdo que no pueda ser resuelta por negociaciones directas, deberá ser sometida a la Junta General del SRVSOP como órgano conciliador.
Artículo Décimo Tercero	Artículo Décimo Tercero	Artículo Décimo Primero
ENTRADA EN VIGOR	ENTRADA EN VIGOR	ENTRADA EN VIGOR
El presente Acuerdo deberá ser firmado y depositado por la Autoridad de Aviación Civil del Estado respectivo en las oficinas del Director Regional de la OACI para Sudamérica y Coordinador General del SRVSOP.	El presente Acuerdo deberá ser firmado y depositado por la Autoridad de Aviación Civil del Estado respectivo en las oficinas del Director Regional de la OACI para Sudamérica y Coordinador General del SRVSOP.	El presente Acuerdo deberá ser firmado y depositado por la Autoridad de Aviación Civil del Estado respectivo en la oficina del Director Regional de la OACI para Sudamérica y Coordinador General del SRVSOP.
El presente Acuerdo entrará en vigencia a los treinta (30) días calendario después que al menos tres Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros del SRVSOP hayan firmado y depositado el presente Acuerdo. Del mismo modo entrará en vigor a los treinta días (30) calendario después de firmado y depositado posteriormente por los Estados miembros del SRVSOP.	El presente Acuerdo entrará en vigencia a los treinta (30) días calendario después que al menos tres Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP hayan firmado y depositado el presente Acuerdo. Del mismo modo entrará en vigor a los treinta días (30) calendario después de firmado y depositado posteriormente por los Estados participantes del SRVSOP.	El presente Acuerdo entrará en vigencia a los treinta (30) días calendario después que al menos tres Autoridades de Aviación Civil de los Estados miembros del SRVSOP hayan firmado y depositado el presente Acuerdo. Del mismo modo entrará en vigor a los treinta días (30) calendario después de firmado y depositado posteriormente por los Estados miembros del SRVSOP.

OMA	CIAC	Licencias
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte acuerdan que el Director Regional de la OACI para Sudamérica y Coordinador General del SRVSOP, les notifique la entrada en vigor del presente Acuerdo, así como las firmas y depósitos que se reciban con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios acuerdan que el Director Regional de la OACI para Sudamérica y Coordinador General del SRVSOP, les notifique la entrada en vigor del presente Acuerdo, así como las firmas y depósitos que se reciban con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte acuerdan que el Director Regional de la OACI para Sudamérica y Coordinador General del SRVSOP, les notifique la entrada en vigor del presente Acuerdo, así como las firmas y depósitos que se reciban con posterioridad a la entrada en vigor del presente Acuerdo.
		La aplicabilidad de presente Acuerdo está prevista a partir del 2 de enero del 2021, para lo cual los Estados parte se comprometen a cumplir con las actividades establecidas por la Junta General para su implantación a partir de esa fecha.
Artículo Décimo Cuarto	Artículo Décimo Cuarto	Artículo Décimo Segundo
ENMIENDAS	ENMIENDAS	ENMIENDAS
El presente Acuerdo podrá ser enmendado con la aprobación de, por lo menos, dos tercios de los Estados Parte representados por sus respectivas Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte.	El presente Acuerdo podrá ser enmendado con la aprobación de, por lo menos, dos tercios de los Estados Signatarios del Acuerdo representados por sus respectivas Autoridades de Aviación Civil.	El presente Acuerdo podrá ser enmendado con la aprobación de, por lo menos, dos tercios de los Estados parte representados por sus respectivas Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte.
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte convienen que podrán proponer enmiendas al presente Acuerdo a través de la Junta General del SRVSOP, y las mismas deberán ser resueltas antes de los sesenta (60) días calendario, contados a partir de recibida la propuesta escrita.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios convienen que podrán proponer enmiendas al presente Acuerdo a través de la Junta General del SRVSOP, y las mismas deberán ser resueltas antes de los sesenta (60) días calendario, contados a partir de recibida la propuesta escrita.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte convienen que podrán proponer enmiendas al presente Acuerdo a través de la Junta General del SRVSOP, y las mismas deberán ser resueltas antes de los sesenta (60) días calendario, contados a partir de recibida la propuesta escrita.
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte decidirán si aceptan la enmienda y la fecha de su entrada en vigor.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios decidirán si aceptan la enmienda y la fecha de su entrada en vigor.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte decidirán si aceptan la enmienda y la fecha de su entrada en vigor.
Artículo Décimo Quinto	Artículo Décimo Quinto	Artículo Décimo Tercero
RENUNCIA	RENUNCIA	RENUNCIA
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte podrán renunciar al presente Acuerdo con un aviso previo de un año y mediante comunicación escrita al Coordinador General del SRVSOP, quien informará a las otras Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios podrán renunciar al presente Acuerdo con un aviso previo de un año y mediante comunicación escrita al Coordinador General del SRVSOP, quien informará a las otras Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios.	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte podrán renunciar al presente Acuerdo con un aviso previo de un año y mediante comunicación escrita al Coordinador General del SRVSOP, quien informará a las otras Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte.
Cuando se renuncie al presente Acuerdo, todas las certificaciones y renovaciones en base a este Acuerdo que haya emitido en su calidad de Autoridad de Aviación Civil donde está localizada la organización de mantenimiento, tendrán una duración igual al plazo del aviso previo.	Cuando se renuncie al presente Acuerdo, las certificaciones y renovaciones otorgadas en base a este Acuerdo que haya emitido en su calidad de Autoridad de Aviación Civil, tendrán una duración igual al plazo del aviso previo.	Cuando se renuncie al presente Acuerdo, las licencias convalidadas automáticamente por el Estado, tendrán una duración igual al plazo del aviso previo.

OMA	CIAC	Licencias
Cualquier Autoridad de Aviación Civil del Estado Parte, que decida renunciar al presente Acuerdo se compromete a mantener los archivos relativos a la aprobación de las organizaciones de mantenimiento que haya efectuado, accesibles a cualquier petición de otra Autoridad de Aviación Civil de un Estado Parte, durante un período de cinco años a partir de su renuncia.	Cualquier Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario, que decida renunciar al presente Acuerdo se compromete a mantener los archivos relativos a la certificación de los CIAC y CEAC que haya efectuado, accesibles a cualquier petición de otra Autoridad de Aviación Civil de un Estado Signatario, durante un período de cinco años a partir de su renuncia.	Cualquier Autoridad de Aviación Civil del Estado parte, que decida renunciar al presente Acuerdo se compromete a mantener los archivos relativos a la convalidación automática de licencias y que haya efectuado, accesibles a cualquier petición de otra Autoridad de Aviación Civil de un Estado parte, durante un período de cinco años a partir de su renuncia.
ANEXO I	ANEXO	ANEXO
Al Acuerdo de cooperación técnica multinacional para la aceptación de las organizaciones de mantenimiento de aeronaves y componentes de aeronaves entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP, basada en el informe del proceso de certificación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP	Al Acuerdo de cooperación técnica multinacional para la certificación de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP signatarios a este Acuerdo, basados en el informe del proceso de certificación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP.	Al Acuerdo de Cooperación Técnica Multinacional para la convalidación automática de licencias al personal aeronáutico entre las Autoridades de Aviación Civil de los Estados participantes del SRVSOP
PARTE I CRITERIOS TÉCNICOS	PARTE I CRITERIOS TÉCNICOS	PARTE I CRITERIOS TÉCNICOS
Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados de matrícula participantes del SRVSOP deberán emitir su certificación o renovación de una organización de mantenimiento luego de la recomendación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP, siempre que los siguientes criterios y condiciones técnicas sean cumplidos:	Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios a este Acuerdo, deben emitir su certificación a un centro de instrucción o de entrenamiento de aeronáutica civil, luego de la recomendación del equipo multinacional del SRVSOP, siempre que los siguientes criterios y condiciones técnicas sean cumplidos:	automática las licencias del personal aeronáutico, en base a los requisitos señalados en el Artículo Quinto de este Acuerdo y los resultados satisfactorios de las visitas de estandarización realizadas por un equipo multinacional de inspectores LAR de los Estados miembros del SRVSOP con base a este Acuerdo, siempre que los siguientes criterios y condiciones técnicas sean cumplidos:
1. Requisitos reglamentarios	1. Requisitos reglamentarios	1. Requisitos reglamentarios
1.1. El equipo de certificación multinacional deberá utilizar el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 145 en su última versión aprobada por la Junta General del SRVSOP, que contiene los requisitos para la certificación y operación de las organizaciones de mantenimiento, y los requisitos adicionales declarados por los Estados a los cuales la OMA solicite la certificación.	El equipo de certificación multinacional deberá utilizar el Reglamento Aeronáutico Latinoamericano aplicable (LAR 141, LAR 142 o LAR 147), en su última versión aprobada por la Junta General del SRVSOP que contiene los requisitos para la certificación y operación de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, las diferencias y los requisitos adicionales declarados por los Estados a los que aplica el CIAC o CEAC.	1.1 El equipo multinacional de inspectores LAR deberá utilizar los LAR 61, 63, 65 y 67 aplicables en su última versión aprobada por la Junta General del SRVSOP, que contienen los requisitos para el otorgamiento de licencias al personal aeronáutico.
		1.2 Asimismo, para el otorgamiento de la convalidación automática la Oficina de Licencias del Estado deberá cumplir con el procedimiento que asegure el cumplimiento de los requisitos de los LAR PEL señalados en el párrafo precedente, según corresponda y lo establecido en el presente Acuerdo.
2. Material de orientación	2. Material de orientación	2. Material de orientación

OMA	CIAC	Licencias
2.1. El equipo de certificación multinacional involucrado en los procesos de certificación y renovación deberá utilizar la Circular de Asesoramiento CA-AIR-145-001 “Métodos aceptables de cumplimiento y material explicativo e informativo del LAR 145” en su última versión, el manual del inspector de aeronavegabilidad del SRVSOP y demás circulares de asesoramiento aplicables al LAR 145.	2.1 El equipo de certificación multinacional involucrado en los procesos de certificación y vigilancia deberá utilizar el manual para la certificación de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil del SRVSOP; la Circular de Asesoramiento CA PEL 002 - <i>Métodos Aceptables de Cumplimiento y Material Explicativo e Informativo del Conjunto LAR PEL</i> ; y demás documentos aplicables a licencias y centros de instrucción y entrenamiento de aeronáutica civil, todos ellos en su última versión.	2.1 El equipo multinacional de inspectores LAR que realice las visitas de estandarización a los Estados para acreditar el cumplimiento e implantación de los requisitos de otorgamiento de licencias establecidos en los LAR 61, 63 y 65 sobre licencias al personal y el LAR 67 sobre el otorgamiento del certificado médico aeronáutico, así como las visitas de vigilancia periódicas, deberán utilizar el procedimiento y lista de verificación desarrollada por el SRVSOP.
2.2. La organización de mantenimiento certificada o que solicite la certificación por un Estado de matrícula del SRVSOP en base a este Acuerdo, podrá utilizar la Circular de Asesoramiento CA-AIR-145-001 en su última versión y demás Circulares de Asesoramiento aplicables al LAR 145, con el objetivo de demostrar un adecuado nivel de cumplimiento de los requisitos reglamentarios citados en el Párrafo 1.	2.2 El material de orientación citado puede ser igualmente utilizado por los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil certificados o que soliciten la certificación por un Estado Signatario en base a este Acuerdo, con el objetivo de demostrar un adecuado nivel de cumplimiento de los requisitos reglamentarios citados en el Párrafo 1.	2.1 El material de orientación citado puede ser igualmente utilizado por la Autoridad de Aviación Civil que solicite una visita de estandarización, con el objetivo de demostrar un adecuado nivel de cumplimiento de los requisitos reglamentarios citados en el Párrafo 1.
3. Procedimientos técnicos y administrativos	3. Procedimientos técnicos y administrativos	3. Procedimientos técnicos y administrativos
3.1 Los procedimientos e indicaciones técnicas y administrativas para verificar el cumplimiento del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 145, se encuentran en el folleto de orientación para realizar la certificación y vigilancia de las organizaciones de mantenimiento, aprobado por la Junta General. Este folleto debe ser utilizado por el equipo de certificación multinacional.	3.1 En las actividades de certificación y vigilancia de los centros, el equipo de certificación multinacional debe utilizar los procedimientos e indicaciones técnicas y administrativas contenidos en la última versión aprobada por el Coordinador General del SRVSOP de los siguientes documentos:	3.1 En las actividades de visita de estandarización a los Estados, el equipo multinacional de inspectores LAR debe utilizar los procedimientos e indicaciones técnicas y administrativas contenidos en la última versión aprobada por el Coordinador General del SRVSOP de los siguientes documentos:
	a) Folleto de orientación para realizar la certificación y vigilancia de los centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, desarrollados para verificar el cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos LAR 141, 142 y 147.	a) Procedimiento y lista de verificación de visitas de estandarización del Conjunto LAR PEL.
	b) Manual para la certificación de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil (MCIE) desarrollado para verificar el cumplimiento de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos LAR 141, 142 y 147.	b) Manual de gestión de la Oficina PEL del SRVSOP.
		c) Circulares de asesoramiento sobre los LAR 61, 63, 65 y 67.

OMA	CIAC	Licencias
3.2 Las actividades de certificación y renovación de las organizaciones de mantenimiento serán realizadas de conformidad con lo establecido en el manual del inspector de aeronavegabilidad (MIA) desarrollado para verificar el cumplimiento del Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 145, en su en última revisión, aprobado por el Coordinador General del SRVSOP.		
3.3 La Autoridad de Aviación Civil del Estado Parte donde se localiza la organización de mantenimiento certificada o que solicite la certificación por un Estado de matrícula en base a este Acuerdo, debe poner a disposición e informar a la organización de mantenimiento sobre el contenido del Manual del Inspector de Aeronavegabilidad en su última versión aprobada por el Coordinador General del SRVSOP, para que la misma pueda entender el proceso de certificación y vigilancia al cual desea aplicar.	3.2 La Autoridad de Aviación Civil del Estado Signatario donde se localiza el centro certificado o que solicite la certificación por un Estado Signatario en base a este Acuerdo, debe poner a disposición e informar al centro sobre el contenido de los documentos indicados en el Párrafo 3.1, para que el mismo pueda entender el proceso de certificación y de vigilancia al cual desea aplicar.	
		4. Registro del acuerdo ante la OACI
		4.1 El presente Acuerdo una vez firmado por los Estados deberá ser registrado ante la OACI de conformidad con el Artículo 83 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, con la finalidad que sea incluido en la base de datos de acuerdos y arreglos aeronáuticos de la OACI.
PARTE II	PARTE II	PARTE II
EQUIPO DE CERTIFICACIÓN MULTINACIONAL DEL SRVSOP	EQUIPO DE CERTIFICACIÓN MULTINACIONAL DEL SRVSOP	EQUIPO MULTINACIONAL DE INSPECTORES LAR
4. Conformación del equipo de certificación multinacional	4. Conformación del equipo de certificación multinacional del SRVSOP	5. Conformación del equipo multinacional de inspectores
4.1. Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Parte acuerdan que el Coordinador General del SRVSOP designe los equipos de certificación multinacionales, que en un principio estarán constituidos por cuatro (4) miembros, pero su número puede ser mayor dependiendo de la magnitud y complejidad de la organización de mantenimiento a inspeccionar y a que se asignen observadores al equipo.	4.1 Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios acuerdan que el Coordinador General del SRVSOP designe los equipos de certificación multinacional, que estarán constituidos por un grupo multinacional de inspectores, cuya cantidad será determinada por la magnitud y complejidad del centro a inspeccionar y, a que se asignen observadores al equipo, en caso de ser necesario.	5.1 Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados parte acuerdan que el Coordinador General del SRVSOP designe los equipos de inspectores multinacionales LAR, que estarán constituidos por tres (3) miembros, pero su número puede ser mayor dependiendo de la magnitud y complejidad de la Autoridad de Aviación Civil, con la asignación de observadores o asesores al equipo.
4.2. Los equipos de certificación multinacional estarán constituidos por un jefe del equipo de certificación y los inspectores miembros. El jefe del equipo de certificación puede también actuar como un inspector multinacional.	4.2 Los equipos de certificación multinacional estarán constituidos por un jefe de equipo de certificación, que puede actuar también como un inspector multinacional.	5.2 Los equipos de inspectores estarán constituidos por un jefe del equipo y los inspectores miembros. El jefe del equipo puede también actuar como uno de los inspectores.

OMA	CIAC	Licencias
4.3. Se designarán equipos de certificación multinacional para cada organización de mantenimiento, que posibiliten la participación de todos los miembros del equipo multinacional para que éstos puedan transmitir su experiencia a sus respectivos Estados.	4.3 Se designarán equipos de certificación multinacional para cada CIAC y CEAC, que posibiliten la participación de todos los miembros del equipo multinacional para que éstos puedan transmitir su experiencia a sus respectivos Estados.	5.3 Se designarán equipos para cada Autoridad de Aviación Civil que posibiliten la participación de todos los miembros del equipo multinacional para que éstos puedan transmitir su experiencia a sus respectivos Estados.
5. Calificación de los inspectores del equipo de certificación multinacional	5. Calificación de los inspectores del equipo de certificación multinacional	6. Calificación de inspectores
5.1. Solamente podrán conformar el equipo de certificación multinacional, los inspectores de los Estados miembros del SRVSOP que cumplan con los criterios de calificación y competencia contenidos en el documento de certificación como inspector multinacional LAR aprobado por la Junta General del SRVSOP y que se encuentren inscritos en el Registro de inspectores multinacionales LAR del SRVSOP.	5.1 Solamente podrán conformar el equipo de certificación multinacional, los inspectores de los Estados participantes del SRVSOP que cumplan con los criterios de calificación y competencia contenidos en el documento de certificación como inspector multinacional LAR aprobado por la Junta General del SRVSOP y que se encuentren inscritos en el Registro de inspectores multinacionales LAR del SRVSOP.	6.1 Solamente podrán conformar el equipo multinacional de inspectores LAR, los expertos de los Estados miembros del SRVSOP que cumplan con los criterios de calificación y competencia contenidos en el manual para la certificación como inspector multinacional LAR, aprobado por la Junta General del SRVSOP y que se encuentren inscritos en el Registro de inspectores LAR del SRVSOP.
6. Registro de inspectores multinacionales	6. Registro de inspectores multinacionales	
6.1. Solamente podrán ser registrados como inspectores multinacionales LAR los expertos de los Estados miembros del SRVSOP que cumplan con los criterios de calificación y competencia contenidos en el documento de certificación como inspector multinacional LAR aprobado por la Junta General del SRVSOP.	6.1 Solamente podrán ser registrados como inspectores multinacionales LAR los expertos de los Estados miembros del SRVSOP que cumplan con los criterios de calificación y competencia contenidos en el documento de certificación como inspector multinacional LAR aprobado por la Junta General del SRVSOP.	
6.2. El registro será controlado por el Comité Técnico del SRVSOP, quien determinará la forma en que se llevará dicho registro.	6.2 El registro será controlado por el Comité Técnico del SRVSOP, quien determinará la forma en que se llevará dicho registro.	
PARTE III	PARTE III	PARTE III
CERTIFICACIÓN	CERTIFICACIÓN	VISITAS DE ESTANDARIZACIÓN
7. Los equipos de certificación multinacional deben asegurar que los siguientes criterios sean cumplidos durante la realización de los procesos de certificación ejecutados con base en este Acuerdo:	7. Los equipos de certificación multinacionales deben asegurar que los siguientes criterios sean cumplidos durante los procesos de certificación ejecutados con base en este Acuerdo:	7. Los equipos multinacionales de inspectores LAR deben asegurar que los siguientes criterios sean cumplidos durante la realización de las visitas de estandarización a los Estados:
7.1. La organización de mantenimiento para solicitar la certificación por los Estados de matrícula según este Acuerdo debe poseer un certificado de aprobación emitido por el Estado donde está localizada la misma, incluyendo los privilegios para el tipo y alcance de los trabajos autorizados de conformidad con el Acuerdo.	7.1. El CIAC o CEAC para solicitar la certificación de los Estados Signatarios en base a este Acuerdo, deben poseer un certificado de aprobación emitido por el Estado donde está localizado el mismo, incluyendo las habilitaciones otorgadas a ser reconocidas en mérito a este Acuerdo.	
7.2. La organización de mantenimiento que solicita la certificación por los Estados de matrícula bajo este Acuerdo debe cumplir con los criterios técnicos establecidos en la Parte I de este Anexo.	7.2. El centro que solicita la certificación por los Estados Signatarios según este Acuerdo debe cumplir con los criterios técnicos establecidos en la Parte I de este Anexo.	

OMA	CIAC	Licencias
7.3. El equipo de certificación multinacional del SRVSOP que participa en un proceso de certificación cumplirá los criterios establecidos en las Partes I y II de este Anexo.	7.3. El equipo de certificación multinacional del SRVSOP que participa en un proceso de certificación, cumplirá los criterios establecidos en las Partes I y II de este Anexo.	
7.4. El Comité Técnico debe informar a los Estados de matrícula del SRVSOP la solicitud hecha por una organización de mantenimiento para la certificación según este Acuerdo.	7.4. El Comité Técnico debe informar a los Estados Signatarios a este Acuerdo, la solicitud hecha por el centro para la certificación según este Acuerdo.	
7.5. El Comité Técnico debe informar a los Estados de matrícula del SRVSOP el programa de actividades de los procesos de certificación así como los equipos de certificación multinacional asignados.	7.5. El Comité Técnico debe informar a los Estados del SRVSOP el programa de actividades de los procesos de certificación así como los equipos de certificación asignados.	
7.6. La organización de mantenimiento que solicita la certificación por los Estados de matrícula según este Acuerdo debe presentar una solicitud formal conforme a lo establecido en el MIA, llenando los formularios de solicitud de los Estados de matrícula miembros del SRVSOP, incluyendo el desarrollo de una lista de cumplimiento para describir la forma en que cumple cada uno de los requisitos del LAR 145 y los requisitos adicionales declarados.	7.6. El centro que solicita la certificación por los Estados Signatarios a este Acuerdo, debe presentar una solicitud formal conforme a lo establecido en el manual para la certificación de centros de instrucción y de entrenamiento de aeronáutica civil, llenando los formularios de solicitud de los Estados Signatarios, incluyendo el desarrollo de una declaración de cumplimiento para describir la forma en que cumple cada uno de los requisitos del LAR aplicable y los requisitos adicionales declarados.	
7.7. La organización de mantenimiento que solicita la certificación por los Estados de matrícula miembros del SRVSOP según este Acuerdo debe emitir una certificación de conformidad de mantenimiento para la aeronave, en su registro técnico, y para los componentes de aeronaves, utilizando el Formulario LAR 001 o documento equivalente requerido dentro de los requisitos adicionales presentados por los estados firmantes de este Acuerdo.		
7.8. La organización de mantenimiento que solicita la certificación por los Estados de matrícula miembros del SRVSOP según este Acuerdo solamente puede subcontratar funciones de mantenimiento de otra organización de mantenimiento reconocida por el Estado de Matrícula.		
7.9. Adicionalmente a los criterios reglamentarios contenidos en la Sección LAR 145.205 (c) y en el Apéndice 1 del LAR 145, la organización de mantenimiento que solicita la certificación por los Estados de matrícula miembros del SRVSOP según este Acuerdo debe incluir la siguiente información en su manual de la organización de mantenimiento:	7.7. Adicionalmente a los criterios reglamentarios contenidos en el LAR aplicable, el centro que solicita la certificación por los Estados Signatarios según este Acuerdo debe incluir la siguiente información en su manual de procedimientos:	

OMA	CIAC	Licencias
7.9.1. Una declaración firmada por el gerente responsable determinando que el personal de la organización debe cumplir con las políticas y procedimientos definidos por la organización de mantenimiento para cumplir con el presente Acuerdo.	a) Una declaración firmada por el gerente responsable determinando que el personal del centro debe cumplir con las políticas y procedimientos definidos en su manual para cumplir con el presente Acuerdo.	
7.9.2. Una declaración firmada por el gerente responsable indicando tener conocimiento de que, de incumplir con algún término del presente Acuerdo, los Estados de matrícula podrán suspender o cancelar cualquiera o todas las limitaciones de capacidad o certificaciones emitidas.	b) Una declaración firmada por el gerente responsable indicando tener conocimiento que, de incumplir con algún término del presente Acuerdo, los Estados Signatarios podrán suspender o cancelar cualquiera o todas las autorizaciones emitidas.	
7.9.3. Una declaración de conocimiento de que el Estado de matrícula puede tener acceso a la organización para confirmar el cumplimiento con los requerimientos del presente Acuerdo.	c) Una declaración de conocimiento que el Estado Signatario puede tener acceso al centro para confirmar el cumplimiento con los requerimientos del presente Acuerdo.	
7.9.4. Procedimientos que aseguren que:		
a) Cualquier componente de aeronave instalado según las condiciones de este Acuerdo fueron fabricados o mantenidos por organizaciones aceptadas por el Estado de matrícula		
b) El explotador de la aeronave o componente de aeronave que ha sido mantenida obtuvo la debida aprobación por parte del Estado de matrícula de los datos de mantenimiento utilizados para incorporar modificaciones y reparaciones mayores		
c) El criterio usado para determinar si la reparaciones o modificaciones son mayores sea del Estado de matrícula		
d) Las directrices de aeronavegabilidad declaradas obligatorias por los Estados de matrícula están disponibles para el personal de mantenimiento.		
e) La certificación de conformidad de mantenimiento se dará para la aeronave en su registro técnico y para los componentes de aeronaves de acuerdo con el Formulario LAR 001 o el equivalente requerido por el Estado de matrícula.		
f) Los informes de ejecución de mantenimiento deben ser reportados de acuerdo a los criterios de cada Estado de matrícula.		
<i>Nota: la inclusión de esta información requerida puede ser realizada ya sea como parte del manual o como un adjunto al mismo.</i>		

OMA	CIAC	Licencias
		7.1 Que el Estado cuente con los reglamentos del Conjunto LAR PEL adoptados e implantados a través de procedimientos específicos que garanticen su efectivo cumplimiento.
		7.2 Que no existan diferencias en los requisitos para el otorgamiento de licencias, así como para el mantenimiento del ejercicio de las atribuciones de los titulares de licencias señalados en el LAR respectivo.
7.10. Una vez que los criterios descritos anteriormente hayan sido cumplidos y hayan sido encontrados satisfactorios, el equipo de certificación multinacional del SRVSOP recomendará a través de un informe que será enviado a los Estados por el Comité Técnico, una lista de capacidad que podrá ser reconocida por las Autoridades de Aviación Civil participantes del SRVSOP signatarias de este Acuerdo.	7.8. Una vez que los criterios descritos anteriormente hayan sido cumplidos y hayan sido encontrados satisfactorios, el equipo de certificación multinacional del SRVSOP recomendará a través de un informe que será enviado a los Estados Signatarios por el Comité Técnico, la certificación a ser aceptada por las Autoridades de Aviación Civil Signatarias de este Acuerdo.	7.3 Una vez que los criterios descritos anteriormente hayan sido cumplidos y hayan sido encontrados satisfactorios, el equipo multinacional de inspectores LAR recomendará a través de un informe que será enviado a los Estados por el Comité Técnico, que el Estado está en condiciones para que sus titulares de licencias otorgadas a partir de la fecha de la visita de estandarización puedan acceder a la convalidación automática entre los Estados parte de este Acuerdo.
7.11. Una vez recibido el informe, las Autoridades de Aviación Civil participantes del SRVSOP signatarias de este Acuerdo podrán emitir un certificado de organización de mantenimiento aprobada basado en el resultado satisfactorio del proceso realizado bajo el mismo.	7.9. Una vez recibido el informe, las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios de este Acuerdo emitirán un certificado de centro de instrucción o centro de entrenamiento de aeronáutica civil, según corresponda, que incluya las especificaciones de instrucción o de entrenamiento respectivas, en un plazo de cuarenta (40) días útiles, basado en el resultado satisfactorio del proceso realizado según el mismo.	7.4 El informe con los resultados de las visitas de estandarización serán enviados por el Coordinador General del SRVSOP, a los Estados parte de este Acuerdo.
7.12. Las Autoridades de Aviación Civil miembros del SRVSOP signatarias de este Acuerdo deben remitir al Comité Técnico del SRVSOP el certificado de aprobación juntamente con la lista de capacidad aprobada. El Comité Técnico será responsable de mantener un registro de las organizaciones de mantenimiento certificadas según este Acuerdo.	7.10. Las Autoridades de Aviación Civil de los Estados Signatarios de este Acuerdo, deben remitir al Comité Técnico del SRVSOP el certificado de aprobación juntamente con las especificaciones de instrucción o de entrenamiento correspondiente, para ser enviados al CIAC o CEAC solicitante. El Comité Técnico será responsable de mantener un registro de los centros certificados según este Acuerdo.	
7.13. El Comité Técnico debe publicar en la página Web del SRVSOP el registro de las organizaciones de mantenimiento aprobadas.	7.11. El Comité Técnico debe publicar en la página Web del SRVSOP el registro de los CIAC y CEAC certificados por los Estados en base a este Acuerdo.	
7.14. La organización de mantenimiento certificada según este Acuerdo debe informar al Comité Técnico, quien a su vez informará a los Estados de matrícula cuando sea requerido, de cualquier cambio en su lista de capacidad.	7.12. Los centros certificados según este Acuerdo deben informar al Comité Técnico, quien a su vez informará a los Estados Signatarios a este Acuerdo, cualquier cambio en las habilitaciones otorgadas.	
PARTE IV VIGILANCIA	PARTE IV VIGILANCIA	PARTE IV VIGILANCIA

OMA	CIAC	Licencias
<p>8. Las Autoridades de Aviación Civil participantes, donde se localiza la OMA aprobada según este Acuerdo, deben realizar las actividades de vigilancia conforme a sus procedimientos y programas de actividad anual, con el objeto de garantizar el continuo cumplimiento por parte de la organización de mantenimiento aprobada según este Acuerdo de los criterios técnicos establecidos en su Anexo I.</p>	<p>8. Las Autoridades de Aviación Civil participantes, donde se localiza el centro según este Acuerdo, deben realizar las actividades de vigilancia conforme a sus procedimientos y programas de actividad anual, con el objeto de garantizar el continuo cumplimiento por parte de los centros certificados bajo este Acuerdo, de los criterios técnicos establecidos en su Anexo.</p>	<p>8. Las Autoridades de Aviación Civil participantes, que fueron sujetas a una visita de estandarización para la convalidación automática de licencias según este Acuerdo, deben realizar las actividades de vigilancia conforme a sus procedimientos y programas de actividad anual, con el objeto de garantizar el continuo cumplimiento por parte del personal aeronáutico a quien se le ha convalidado en forma automática una licencia aeronáutica según este Acuerdo, de los criterios técnicos establecidos en este Acuerdo.</p>
		<p>8.1 El Estado parte de este Acuerdo recibirá cada cuatro (4) años una visita periódica de vigilancia por parte del equipo de inspectores multinacionales LAR, contados a partir de la visita de estandarización inicial, como parte de la vigilancia del SRVSOP para garantizar a los Estados el mantenimiento de los requisitos adoptados para el otorgamiento de licencias al personal.</p>