SRVSOP

SISTEMA REGIONAL DE COOPERACIÓN PARA LA VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL

QUINTA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL SRVSOP (TPEA21-05) PARA PREPARACIÓN DE LA RPEA/21

INFORME

Desde Lima, 22 de agosto de 2024

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

i. ÍNDICE

Página

i. ÍNDICE 1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN i-1

ii - 1. LUGAR Y FECHAS ii-1

ii - 2. PARTICIPACIÓN ii-1

ii - 3. APERTURA ii-1

ii - 4. ORGANIZACIÓN ii-1

ii - 5. AGENDA ii-1

ii - 6. INFORME ii-1

iii. LISTA DE PARTICIPANTES iii-1

ARGENTINA iii-1

BOLIVIA iii-1

BRASIL iii-1

CHILE iii-1

CUBA iii-1

PANAMÁ iii-1

PARAGUAY iii-2

PERÚ iii-2

URUGUAY iii-2

COMITÉ TÉCNICO iii-2

1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia A1-1

2. Informe sobre el Asunto 2. Continuación de la revisión del Asunto 3 sobre la nota de estudio N° 3 correspondiente con la propuesta del reglamento aplicable a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) A2-1

Propuestas de Modificaciones: A2-1

Comentarios: A2-1

Consensos y discrepancias manifestadas: A2-2

Conclusiones: A2-2

3. Informe sobre el Asunto 3. Coordinación con los expertos para programar la Sexta teleconferencia A3-1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Quinta teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA21-05) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) para la preparación de la RPEA/21, se realizó el 22 de agosto de 2024. La reunión se inició a las 9:00 AM y finalizó a las 11:03 A. M. hora local Lima.

ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 15 miembros del Panel de expertos en aeronavegabilidad designados por nueve (9) Estados miembros del SRVSOP, más la participación de dos (2) miembros del Comité Técnico (CT) del SRVSOP. La lista de participantes aparece en la Página iii-1.

ii - 3. APERTURA

El Sr. José Peña, especialista en aeronavegabilidad del CT del SRVSOP, quien tuvo la responsabilidad de conducir esta teleconferencia dio la bienvenida a los participantes e inició la reunión exponiendo el contenido de la agenda y la metodología de trabajo.

ii - 4. ORGANIZACIÓN

El señor José Peña, experto en aeronavegabilidad del SRVSOP, actuó como secretaría del Comité Técnico del SRVSOP.

ii - 5. AGENDA

La Reunión aprobó la agenda que se indica a continuación:

1. Listado de asistencia.
2. Continuación de la revisión del Asunto 3 sobre la nota de estudio N° 3 correspondiente con la propuesta del reglamento aplicable a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO).
3. Coordinación con los expertos para programar la Sexta teleconferencia.

ii - 6. INFORME

El presente informe será distribuido entre los participantes a la teleconferencia. Las solicitudes, consultas, planes de trabajo y convocatorias que surjan de la teleconferencia serán conducidas al SRVSOP a través del Comité Técnico.

iii. LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Daniel Basualdo
Inspector de aeronavegabilidad – ANAC
djbasualdo@anac.gob.ar

BOLIVIA

Sergio Alfredo Sangüeza Estrada
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
ssangueza@dgac.gob.bo

Moises Montero Reyes Ortiz
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
mmontero@dgac.gob.bo

BRASIL

Jose Nuno Carneiro Afonso
Experto en regulación de aviación civil – ANAC
Jose.Nuno@anac.gov.br

Elton Reis de Carvalho
Gerente Técnico de Explotadores Aéreos en Aeronavegabilidad Continua – ANAC
elton.carvalho@anac.gov.br

CHILE

Alejandro Doren
Encargado del Subdepartamento Normativa Aeronáutica – DGAC Chile
adoren@dgac.gob.cl

CUBA

José López Vázquez
Director de aeronavegabilidad – IACC
jose.lopez@iacc.avianet.cu

Antonio Lahera Sam
Sub-Director de aeronavegabilidad – IACC
antonio.lahera@iacc.avianet.cu

PANAMÁ

Adonaí Elias Soto Nava
Inspector de aeronavegabilidad – AACP
adonai.soto@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Sever Rios
Inspector de aeronavegabilidad – DINAC
sever_rios@dinac.gov.py

Rodrigo Delgado
Inspector de aeronavegabilidad – DINAC
rodelgado@dinac.gov.py

PERÚ

Juan José Castro Vélez
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
jcastro@mtc.gob.pe

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

Oscar Estuardo Vilela Ojeda
Jefe de aeronavegabilidad (vigilancia) – DGAC
ovilela@mtc.gob.pe

URUGUAY

Juan Lovrich
Inspector de Aeronavegabilidad – DINACIA
jlovrich@dinacia.gub.uy

COMITÉ TÉCNICO

Jorge Barrios
Experto en aeronavegabilidad del SRVSOP
jbarrios@icao.int

José Peña
Especialista en aeronavegabilidad del SRVSOP
jpena@icao.int

1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia

1.1 Se contó con la participación de 15 expertos en aeronavegabilidad de nueva (9) Estados del SRVSOP. Asimismo, participaron dos (2) especialistas del Comité Técnico del SRVSOP.

2. Informe sobre el Asunto 2. Continuación de la revisión del Asunto 3 sobre la nota de estudio N° 3 correspondiente con la propuesta del reglamento aplicable a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO)

2.1 En la Quinta Teleconferencia sobre la RPEA/21, se discutieron varios puntos clave sobre el desarrollo del Reglamento LAR CAMO (Organización de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad). Las propuestas de modificaciones, los comentarios relevantes, y los consensos y discrepancias manifestadas por los expertos se detallan a continuación:

Propuestas de Modificaciones:

2.2 **Referencias a otros Reglamentos**:

- Se propuso eliminar las referencias a los reglamentos LAR 121 y 135, ya que estos corresponden a reglamentos de explotación de explotadores aéreos. En lugar de ello, se sugirió utilizar una referencia más general que indique que los cambios y requisitos deben estar en conformidad con las especificaciones operativas de la LAR CAMO y el reglamento de operación que corresponda.

2.3 **Incentivos para la Certificación**:

- Se propuso establecer incentivos para la certificación CAMO. Una idea fue que los explotadores de la LAR 91 (operadores privados) podrían beneficiarse de una extensión en el período de renovación del certificado de aeronavegabilidad, si la gestión del mantenimiento está a cargo de una organización CAMO. También se sugirió explorar incentivos económicos como la reducción en primas de seguros.

2.4 **Modificación en la Sección sobre "Cambios en la Organización"**:

- En cuanto a los cambios organizacionales, se propuso eliminar el párrafo que indica los procedimientos para cambios que no requieren aprobación previa. Se sugirió que estos cambios debían incluirse directamente en el manual de procedimientos de la CAMO.

2.5 **Duración de los Certificados**:

- Se sugirió eliminar el párrafo relacionado con la revocación automática del certificado CAMO en caso de que el certificado del explotador aéreo (AOC) sea suspendido o revocado. Se propuso que las organizaciones CAMO operaran de manera más independiente, sin que su certificado esté directamente vinculado al del explotador.

2.6 **Clarificación del Término "Sin Demoras"**:

- Para mejorar la precisión en los requisitos de cumplimiento, se sugirió sustituir la expresión “sin demoras” por una más específica, como “en el tiempo que establezca la autoridad competente”.

Comentarios:

2.7 **Independencia de las CAMO**:

- Se destacó la necesidad de definir con claridad el rol de la CAMO como una organización independiente del explotador aéreo. Los expertos coincidieron en que se debe evitar mezclar los requisitos CAMO con los de los explotadores aéreos, permitiendo que las CAMO operen de forma independiente, proporcionando servicios de gestión del mantenimiento a diferentes operadores.

2.8 **Ámbito de los Privilegios**:

- Se discutió que las organizaciones CAMO deben tener privilegios claros y definidos. Los expertos señalaron que, además de la gestión del mantenimiento, los privilegios de las CAMO deberían incluir la posibilidad de gestionar certificados de revisión de aeronavegabilidad y emitir permisos de vuelo.

2.9 **Alineación con la Realidad Local**:

- Varios participantes comentaron que el reglamento CAMO debe estar alineado con la realidad y necesidades de la región, sin intentar replicar exactamente el modelo europeo de EASA, ya que la situación operacional y económica es diferente.

Consensos y discrepancias manifestadas:

2.10 **Consensos:**

- Hubo consenso en que la LAR CAMO debe diseñarse para que sea aplicable tanto a explotadores como a organizaciones CAMO independientes.
- Se coincidió en la necesidad de ofrecer incentivos claros para que los operadores aéreos adopten el uso de organizaciones CAMO.
- Se acordó eliminar la referencia a los LAR 121 y 135 en favor de un lenguaje más general que se refiera a las especificaciones operativas de la CAMO.

2.11 **Discrepancias:**

2.12 **Nivel de Control y Certificación**:

- Algunos expertos manifestaron discrepancia sobre si las CAMO debiesen ser certificadas por la autoridad competente en cada país o si pudiesen operar bajo acuerdos multinacionales de certificación, similar a cómo operan en Europa.

2.13 **Rol del Explotador**:

- Se observó discrepancia sobre si un explotador debe necesariamente tener una CAMO interna o si puede externalizar completamente estas funciones a una CAMO independiente.

Conclusiones:

2.14 En la Quinta Teleconferencia sobre la RPEA/21, se discutieron varios puntos clave sobre el desarrollo del Reglamento LAR CAMO (Organización de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad).

2.15 **Propuestas de Modificaciones:**

2.15.1 **Referencias a otros Reglamentos:** Se propuso eliminar las referencias a los LAR 121 y 135, ya que estos corresponden a reglamentos de explotación de explotadores aéreos. En lugar de ello, se sugirió utilizar una referencia más general que indique que los cambios y requisitos deben estar en conformidad con las especificaciones operativas de la LAR CAMO y el reglamento de operación que corresponda.

2.15.2 **Incentivos para la Certificación:** Se propuso establecer incentivos para la certificación CAMO. Una idea fue que los explotadores de la parte 91 (operadores privados) podrían beneficiarse de una extensión en el período de renovación del certificado de aeronavegabilidad, si la gestión del mantenimiento está a cargo de una organización CAMO. También se sugirió explorar incentivos económicos como la reducción en primas de seguros.

2.15.3 **Modificación en la Sección sobre "Cambios en la Organización":** En cuanto a los cambios organizacionales, se propuso eliminar el párrafo que indica los procedimientos para cambios que no requieren aprobación previa. Se sugirió que estos cambios debían incluirse directamente en el manual de procedimientos de la CAMO.

2.15.4 **Duración de los Certificados:** Se sugirió eliminar el párrafo relacionado con la revocación automática del certificado CAMO en caso de que el certificado del explotador aéreo (AOC) sea suspendido o revocado. Se propuso que las organizaciones CAMO operaran de manera más independiente, sin que su certificado esté directamente vinculado al del explotador.

2.15.5 **Clarificación del Término "Sin Demoras":** Para mejorar la precisión en los requisitos de cumplimiento, se sugirió sustituir la expresión “sin demoras” por una más específica, como “en el tiempo que establezca la autoridad competente”.

2.16 **Comentarios:**

2.16.1 **Independencia de las CAMO:**

- Se destacó la necesidad de definir con claridad el rol de la CAMO como una organización independiente del explotador aéreo. Los expertos coincidieron en que se debe evitar mezclar los requisitos CAMO con los de los explotadores aéreos, permitiendo que las CAMO operen de forma independiente, proporcionando servicios de gestión del mantenimiento a diferentes operadores.

2.16.2 **Ámbito de los Privilegios:**

- Se discutió que las organizaciones CAMO deben tener privilegios claros y definidos. Los expertos señalaron que, además de la gestión del mantenimiento, los privilegios de las CAMO deberían incluir la posibilidad de gestionar certificados de revisión de aeronavegabilidad y emitir permisos de vuelo.

2.16.3 **Alineación con la Realidad Local:**

- Varios participantes comentaron que el reglamento CAMO debe estar alineado con la realidad y necesidades de la región, sin intentar replicar exactamente el modelo europeo de EASA, ya que la situación operacional y económica es diferente.

2.17 **Consensos:**

- Hubo consenso en que la LAR CAMO debe diseñarse para que sea aplicable tanto a explotadores como a organizaciones CAMO independientes.
- Se coincidió en la necesidad de ofrecer incentivos claros para que los operadores aéreos adopten el uso de organizaciones CAMO.
- Se acordó eliminar la referencia a los LAR 121 y 135 en favor de un lenguaje más general que se refiera a las especificaciones operativas de la CAMO.

2.18 **Discrepancias:**

2.18.1 **Nivel de Control y Certificación:**

- Algunos expertos manifestaron discrepancia sobre si las CAMO debieran ser certificadas por la autoridad competente en cada país o si pudiesen operar bajo acuerdos multinacionales de certificación, similar a cómo operan en Europa (Quinta teleconferencia …).

2.18.2 **Rol del Explotador:**

- Se observó discrepancia sobre si un explotador debe necesariamente tener una CAMO interna o si puede externalizar completamente estas funciones a una CAMO independiente.

3. Informe sobre el Asunto 3. Coordinación con los expertos para programar la Sexta teleconferencia

3.1 La próxima teleconferencia se fijó para el 29 de agosto de 2024, de 9:00 a 11:00, para revisión del asunto 5 sobre la nota de estudio N° 5 correspondiente con la propuesta de mejora de los capítulos referentes al control y requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad de los reglamentos LAR 91, 121 y 135 referente al uso de ciertos términos, asimismo, la actualización de ciertos requisitos.