



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

**SEGUNDATELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL
SRVSOP (TPEA/02-CAMO) EN PREPARACIÓN AL DESARROLLO DEL REGLAMENTO
APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA
AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

INFORME

(19 de febrero de 2025)

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

i. ÍNDICE

	Página
i. ÍNDICE	i-1
ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN.....	ii-1
ii - 1. LUGAR Y FECHAS	ii-1
ii - 2. PARTICIPACIÓN.....	ii-1
ii - 3. APERTURA.....	ii-1
ii - 4. ORGANIZACIÓN	ii-1
ii - 5. AGENDA	ii-1
ii - 6. INFORME.....	ii-1
iii. LISTA DE PARTICIPANTES.....	iii-1
ARGENTINA	iii-1
BOLIVIA	iii-1
BRASIL	iii-1
COLOMBIA	iii-1
CUBA.....	iii-1
PANAMÁ	iii-2
PARAGUAY.....	iii-2
PERÚ	iii-2
EASA	iii-2
COMITÉ TÉCNICO	iii-2
1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia	A1-1
2. Informe sobre el Asunto 2. Respuesta a preguntas de los expertos	A2-1
3. Informe sobre el Asunto 3. Revisión de los capítulos y secciones desarrolladas en la RPEA/21 para identificar posibles ajustes o vacíos normativos.....	A3-1
4. Informe sobre el Asunto 4. Definición del contenido del Capítulo D, con enfoque en los requisitos adicionales para la implementación de una CAMO.	A4-1
5. Informe sobre el Asunto 5. Identificación de los Apéndices necesarios para complementar el reglamento. ...	A5-1
6. Informe sobre el Asunto 6. Determinación del contenido a incluir en el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad, asegurando su alineación con el nuevo marco normativo.....	A6-1
7. Informe sobre el Asunto 7. Definición de las circulares de asesoramiento que se desarrollarán para guiar a los proveedores de servicios en la implementación de una CAMO	A7-1
8. Informe sobre el Asunto 8. Coordinación con los expertos para programar la Tercera teleconferencia.....	A8-1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Segunda Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/02) del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP) para completar el desarrollo del reglamento LAR CAMO a ser tratado en la RPEA/22, se realizó el 13 de febrero de 2025. La reunión se inició a las 10:00 AM y finalizó a las 12:10 AM hora local Lima.

ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 14 expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a ocho (8) Estados miembros del Sistema, más el experto técnico de EASA sr. Javier Colle y el Comité Técnico del SRVSOP. La lista de participantes aparece en la Página [iii-1](#) y [iii-2](#).

ii - 3. APERTURA

El Sr. Jorge Barrios, experto en aeronavegabilidad del Comité Técnico del SRVSOP, quien tuvo la responsabilidad de conducir esta teleconferencia dio la bienvenida a los participantes e inició la reunión.

ii - 4. ORGANIZACIÓN

El señor Jorge Barrios, experto en aeronavegabilidad del SRVSOP, actuó como Secretaría del Comité Técnico del SRVSOP.

ii - 5. AGENDA

Se dio a conocer los puntos de la agenda de acuerdo con el detalle que fue transmitido cuando se convocó la teleconferencia:

1. Listado de asistencia.
2. Respuesta a consultas que hubieran sido enviadas al Comité Técnico.
3. Revisión de los capítulos y secciones desarrolladas en la RPEA/21 para identificar posibles ajustes o vacíos normativos.
4. Definición del contenido del Capítulo D, con enfoque en los requisitos adicionales para la implementación de una CAMO.
5. Identificación de los Apéndices necesarios para complementar el reglamento.
6. Determinación del contenido a incluir en el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad, asegurando su alineación con el nuevo marco normativo.
7. Definición de las circulares de asesoramiento que se desarrollarán para guiar a los proveedores de servicios en la implementación de una CAMO.
8. Coordinación con los expertos para programar la Tercera 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

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

BRASIL

Eduardo de Castro Martins de Morais
Especialista en la regulación de aviación civil – ANAC
eduardo.morais@anac.gov.br

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

Vitor Nascimento
Especialista de la Gerencia Técnica de Normas Operacionales – ANAC
vitor.nascimento@anac.gov.br

COLOMBIA

Oscar Ángel
Inspector de seguridad operacional – UAEAC
oscar.angel@aerocivil.gov.co

Carlos Ramírez
Inspector de seguridad operacional – UAEAC
carlos.ramirez@aerocivil.gov.co

CUBA

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

Niurka Monserrat
Inspector de aeronavegabilidad – IAAC
niurka.montserrat@iacc.avianet.cu

Antonio Lahera Sam
Subdirector de ingeniería y aeronavegabilidad – IAAC
antonio.lahera@iacc.avianet.cu

PANAMÁ

Ana Teresa Castro
Jefa de aeronavegabilidad – AAC
rodelgado@dinac.gov.py

PARAGUAY

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

PERÚ

Oscar Vilela
Jefe de la coordinación de aeronavegabilidad – DGAC
ovilela@mtc.gob.pe

Alejandro Alva
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
aalva@mtc.gob.pe

EASA

Javier Colle de la Torre
EASA Technical Expert
jcolle@alg-global.com

COMITÉ TÉCNICO

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

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

1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia

1.1 El Sr. Jorge Barrios, experto en aeronavegabilidad del Comité Técnico del SRVSOP, dio la bienvenida a los participantes e inició la reunión, para ello toma nota de los participantes, en esta oportunidad se tuvo la participación de 14 expertos en aeronavegabilidad de ocho (8) Estados del SRVSOP. El detalle de los participantes se encuentra en el ítem (iii) listado de participantes de este informe.

1.2 Asimismo, se contó con la participación del ingeniero aeronáutico Sr. Javier Colle experto técnico de la EASA, quien colaboró con el Comité Técnico del SRVSOP aportando documentos y haciendo una presentación sobre la CAMO en la RPEA/21.

1.3 Los señores José Peña y Jorge Barrios fueron los miembros del Comité Técnico que participaron en la teleconferencia.

2. Informe sobre el Asunto 2. Respuesta a preguntas de los expertos

2.1 Bajo este asunto, en el marco de la Segunda Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/02), se informó a los participantes que se habían centralizado a través del Comité Técnico 11 preguntas que serían respondidas por el especialista de EASA señor Javier Colle en la reunión.

2.2 **Pregunta 1:** ¿La certificación de una CAMO es responsabilidad de que AAC de matrícula o la de la AAC del Estado del explotador? (CT)

2.3 El experto de EASA respondió que la responsabilidad de certificar una CAMO recae en la AAC del Estado del explotador, no en la del Estado de matrícula. Esto se debe a que la gestión de la aeronavegabilidad continua es una responsabilidad operativa y está vinculada al explotador, no a la aeronave en sí, es por ello, que la CAMO se certifica bajo la jurisdicción del Estado explotador, asegurando que la gestión de la aeronavegabilidad cumpla con los requisitos establecidos en la normativa aplicable.

Justificación:

- La normativa internacional, incluyendo las disposiciones de la OACI y la normativa EASA, establece que la responsabilidad de la gestión de la aeronavegabilidad continua (CAMO) es parte de las responsabilidades operacionales del explotador, alineada con el Anexo 6.
- En la práctica, un explotador con aeronaves registradas en múltiples Estados debe gestionar su aeronavegabilidad bajo un único sistema, supervisado por la AAC del Estado del explotador.
- Esto evita la duplicación de certificaciones y supervisiones innecesarias entre distintos Estados.

2.4 Asimismo, se mencionó el caso de un CAMO con presencia en múltiples países, señalando que, aunque la certificación es otorgada por la AAC del Estado explotador, las AAC de otros Estados pueden establecer acuerdos de reconocimiento o cooperación en la supervisión. Por ello, se mencionó la importancia de que el reglamento CAMO especifique de manera clara este aspecto para evitar interpretaciones erróneas por parte de los explotadores y las AAC.

2.5 Se identificó como un desafío la supervisión de CAMO ubicadas en el extranjero, lo que requiere coordinación entre AAC y disponibilidad de recursos para realizar auditorías y vigilancia.

2.6 **Pregunta 2:** La regulación o Reglamento (UE) No 1321/2014 del 26 de noviembre de 2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos, y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas; ¿Obliga a los operadores a “delegar” esta responsabilidad a un CAMO o un CAO, según el caso?

2.7 El experto de EASA aclaró que el Reglamento 1321/2014 de la Unión Europea no obliga a los operadores a delegar la gestión de la aeronavegabilidad en un CAMO o CAO. En cambio, establece los requisitos para la gestión de la aeronavegabilidad según el tipo de operación y aeronave:

- Para aeronaves operadas comercialmente (Parte-CAT, Parte-SPO de gran tamaño): Se requiere que el explotador cuente con un CAMO certificado, ya sea interno o contratado externamente.
- Para aeronaves no comerciales de gran tamaño: Se requiere igualmente un CAMO certificado.
- Para aeronaves no comerciales de menor tamaño (peso máximo de despegue menor a 2,730 kg en el sistema europeo): Se permite la gestión de la aeronavegabilidad sin necesidad de un CAMO, pero en estos casos se puede recurrir a un CAO (Combined Airworthiness Organization) para gestionar tanto mantenimiento como aeronavegabilidad.

2.8 En esta parte, el experto de EASA expuso lo que considera la diferencia entre delegación y cumplimiento:

- No se trata de una delegación obligatoria: La responsabilidad de la aeronavegabilidad siempre recae sobre el explotador.

- El explotador puede decidir gestionar internamente la aeronavegabilidad (siempre que cuente con la certificación CAMO) o contratar un CAMO externo.
- El Reglamento exige el uso de un CAMO certificado cuando la aeronave lo requiera, pero no obliga a delegar funciones, sino que establece un marco para su cumplimiento.

2.9 En la reunión, se enfatizó que cualquier explotador que decida gestionar internamente la aeronavegabilidad debe cumplir los requisitos aplicables a un CAMO. Asimismo, se aclaró que la certificación CAMO cubre la gestión continua de la aeronavegabilidad, pero no la ejecución del mantenimiento, que sigue siendo una función separada gestionada por los AMO (Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas). Por ello, se recomendó establecer en la regulación una distinción clara entre la obligación de contar con un CAMO y la posibilidad de delegar funciones dentro del marco normativo.

2.10 **Pregunta 3:** Revisando la muestra de los certificados de un CAMO al revisar el “Approval Schedule” veo que es genérico, es decir, sólo se indica el tipo de aeronave que puede gestionar; por ejemplo, A318-100, entre otros y, por ende, las CAMO en su proceso de certificación con EASA se habilitan para gestionar todos los aspectos que involucra la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad definida en la normativa. En vuestra experiencia, ¿Existen CAMOs limitadas sólo a ciertas tareas? Por otra parte ¿existen empresas que, en su contrato con la CAMO, limitan las funciones de ese CAMO? Es decir, la CAMO no realiza todas las tareas para las cuales su certificación previa con EASA las habilitó; lo anterior, si fuera el caso, ¿no le permitiría concretar sus privilegios como CAMO definidas en la normativa de EASA.?

2.11 El experto de EASA manifestó que esta pregunta, comprendía cuatro preguntas que las pasaría a responder de la forma siguiente:

1) Certificación genérica vs. Alcance específico

- El certificado CAMO emitido por EASA es genérico en el sentido de que solo indica el tipo de aeronave que la organización está autorizada a gestionar.
- El detalle de las funciones específicas que puede realizar un CAMO está contenido en el CAME (Continuing Airworthiness Management Exposition).
- El CAME establece el alcance real de la certificación y define si el CAMO gestiona todos los aspectos de la aeronavegabilidad o solo determinadas tareas.

2) CAMO con alcance limitado

- Aunque un CAMO tenga una certificación completa para la gestión de la aeronavegabilidad de una flota específica, puede operar con un alcance limitado si así lo decide la organización o lo requiere el explotador.
- Ejemplo: Un CAMO puede estar certificado para la gestión completa de la aeronavegabilidad, pero un explotador puede contratarlo solo para el monitoreo de motores o la gestión de directrices de aeronavegabilidad, excluyendo otras funciones como el análisis de confiabilidad.

3) Restricción de funciones por contrato

- Es común que los explotadores establezcan contratos con los CAMO que limiten las funciones contratadas, incluso cuando el CAMO tiene una certificación más amplia. Ejemplo: Un CAMO podría estar autorizado para gestionar programas de mantenimiento, confiabilidad, auditorías y emisión de ARC (Airworthiness Review Certificate), pero un explotador puede contratarlo solo para la emisión de ARC y no para los otros servicios.
- En estos casos, el CAMO sigue operando dentro de su certificación, pero solo ejerce parte de sus privilegios.

4) Impacto en la Regulación

- Desde la perspectiva normativa, no se considera que un CAMO esté incumpliendo sus privilegios por no ejercer todas las funciones para las que está certificado.
- Sin embargo, es responsabilidad del explotador asegurarse de que todas las funciones de gestión de la aeronavegabilidad estén debidamente cubiertas, ya sea internamente o mediante subcontratación.
- Se recomendó que el reglamento CAMO incluya directrices claras sobre cómo documentar estos casos en el CAME y en los contratos con los explotadores para evitar interpretaciones erróneas.

2.12 Por lo tanto, se concluyó que existen CAMO con certificación limitada a ciertas funciones dentro de la gestión de la aeronavegabilidad. Sin embargo, los explotadores pueden contratar solo algunas funciones del CAMO, restringiendo sus actividades por contrato sin que esto implique una violación de la normativa. Por lo tanto, la clave para garantizar la conformidad con la normativa es que el CAME documente claramente el alcance de la certificación y que el operador tenga asegurada la cobertura de todas las funciones necesarias para la aeronavegabilidad de su flota.

2.13 **Pregunta 4:** Respecto al (ARC) Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad que emite la CAMO, el cual tiene una validez en EASA de 1 año renovable 2 veces hasta 3 años. Sabemos que la CAMO para emitir este ARC requiere revisar toda la documentación / registros de la aeronave y la correspondiente inspección física de la aeronave. Pregunta, ¿se entiende que esas renovaciones hasta 3 años son automáticas de ese ARC hasta 3 años (una vez por año)? ¿Si fuera así, la CAMO emite un nuevo certificado ARC cada año? ¿O se requiere cada año repetir todo el proceso descrito de revisión? Por último, entiendo que antes de completar los 3 años, ¿la CAMO debe repetir el proceso para emitir un nuevo ARC completo?

2.14 La respuesta a esta pregunta fue cubierta en 4 aspectos:

1) Naturaleza de la Renovación del ARC

- La renovación del ARC no es automática; sin embargo, puede ser realizada por un CAMO aprobado bajo la normativa EASA si la aeronave ha estado bajo su gestión continua de la aeronavegabilidad.
- El proceso de renovación se basa en la supervisión continua de la aeronavegabilidad y la verificación de registros, sin necesidad de repetir todo el proceso completo cada año, siempre que no haya cambios significativos.
- La validez máxima del ARC es de 3 años, pero su emisión debe renovarse anualmente.

2) Emisión del ARC y revisión anual

- Cada año se emite un nuevo ARC, pero no necesariamente se repite la revisión completa de toda la documentación e inspección física de la aeronave.
- Si la aeronave ha estado bajo la gestión continua del CAMO y cumple con los requisitos establecidos, el CAMO puede emitir una extensión del ARC sin necesidad de una nueva inspección física detallada.

3) Proceso de Revisión para Renovaciones

- Para la primera y segunda renovación anual dentro del período de 3 años, el CAMO debe verificar que:
 - La aeronave haya estado bajo su supervisión durante todo el período.
 - No haya irregularidades o hallazgos críticos en los registros de mantenimiento.

- Se cumplan los requisitos de mantenimiento programado sin desviaciones significativas.
 - No existan cambios en la aeronave que requieran una revisión completa.
 - Si se cumplen estos criterios, el ARC puede ser renovado sin una nueva inspección física exhaustiva.
- 4) Proceso para un Nuevo ARC Completo (Cada 3 Años)
- Antes de que se cumplan los 3 años desde la última emisión inicial de ARC, el CAMO debe realizar una revisión completa del estado de aeronavegabilidad de la aeronave. Este proceso incluye:
 - Revisión integral de la documentación.
 - Inspección física detallada de la aeronave.
 - Evaluación de cumplimiento de ADs (Airworthiness Directives), modificaciones y reparaciones.
 - Una vez completado este proceso, el CAMO puede emitir un nuevo ARC con validez de 1 año, reiniciando el ciclo de renovaciones.

2.15 Asimismo, el experto de EASA menciona que los Estados que cumplen el reglamento de EASA deben seguir las siguientes consideraciones:

- a) Si la aeronave no ha estado bajo la supervisión continua del CAMO o ha tenido eventos significativos que afecten su aeronavegabilidad, se requiere una revisión completa incluso antes de los 3 años.
- b) Las renovaciones del ARC deben estar debidamente documentadas en el CAME del CAMO y deben cumplir con los procedimientos establecidos en la Parte-M de EASA.
- c) En caso de que un CAMO no pueda renovar el ARC, la aeronave debe pasar por un proceso de revisión de aeronavegabilidad ante la autoridad aeronáutica competente.

2.16 **Pregunta 5:** Considerando que la realidad en general en Sudamérica es que el Certificado de Aeronavegabilidad es con tiempo límite. ¿En su experiencia, considera prudente que el Certificado ARC que emita el CAMO, puede ser un buen “crédito” para que la AAC pueda Renovar un Certificado de Aeronavegabilidad, reservándose siempre el derecho a solicitar revisar cualquier cosa, dependiendo del resultado de su vigilancia continua basada en riesgos?

2.17 En relación con esta pregunta, el Comité Técnico explicó que el ARC es una particularidad de la reglamentación EASA, ya que los Anexos 6 y 8 de la OACI no establecen el certificado del ARC como un requisito estándar. Por esta razón, en el desarrollo del reglamento CAMO que está en proceso de desarrollo, se debe utilizar los términos y procesos que la OACI emplea en reemplazo del ARC, asegurando alineación con los estándares internacionales. Por ello, se recomendó evitar el uso directo del término ARC en el reglamento CAMO, a menos que se establezca una equivalencia con los procesos definidos en la normativa OACI, asimismo, se manifestó sugirió que la estructura de la revisión de la certificación de aeronavegabilidad que se desarrolle en el reglamento CAMO contemple un procedimiento de revisión periódica similar al ARC, pero con una denominación y proceso alineado a los documentos de la OACI.

2.18 En relación con la pregunta, el experto de EASA manifestó que el Certificado de Aeronavegabilidad es emitido por la AAC y tiene una validez definida según la normativa del Estado, mientras que el ARC es un documento interno del CAMO en el sistema EASA, que se renueva hasta tres veces anualmente. Este no reemplaza el Certificado de Aeronavegabilidad, sino que es un elemento adicional de supervisión de la aeronavegabilidad continua.

2.19 En cuanto a la posibilidad de que el ARC pudiera servir como referencia a la AAC en su proceso de renovación del Certificado de Aeronavegabilidad en los Estados que así lo establezcan, el Comité Técnico aclaró que la adopción de esta práctica dependería de cada autoridad y su nivel de confianza en los procesos internos de los CAMO. No se trató de un acuerdo para incluir esta figura en el LAR CAMO.

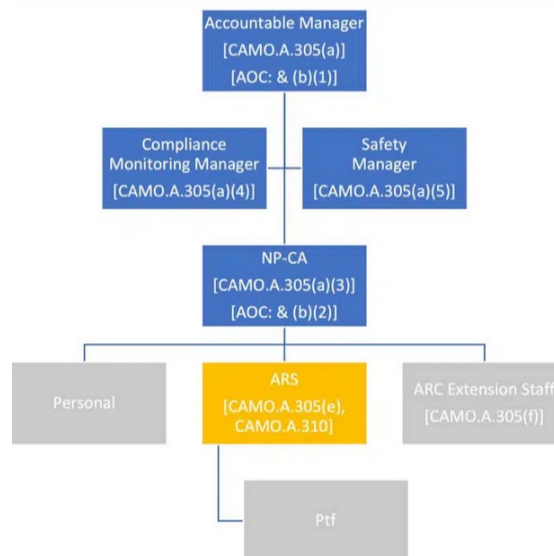
2.20 Por su parte, el experto de EASA explicó que la vigilancia por parte de la AAC debe basarse en un modelo de riesgo, es decir, que la supervisión de la aeronave no debe limitarse a la verificación documental anual, sino a un monitoreo constante de cumplimiento. Se señaló que algunos Estados en Sudamérica ya aplican sistemas similares, en los que no se emiten renovaciones periódicas del Certificado de Aeronavegabilidad, sino que el control se mantiene mediante auditorías y supervisión del sistema de registros y gestión de la aeronavegabilidad del explotador. Sin embargo, la AAC seguiría teniendo la autoridad para inspeccionar cualquier elemento de la aeronavegabilidad antes de la renovación del Certificado de Aeronavegabilidad. Se destacó que el uso del ARC como referencia no significa la delegación total del proceso de certificación, sino un posible medio para optimizar la supervisión basada en riesgos.

2.21 **Pregunta 6:** “.....Cada CAMO necesita al menos un Gerente Responsable, una Persona nombrada para el mantenimiento de la Aeronavegabilidad (NP-CA), un Gerente de monitoreo de cumplimiento y un Gerente de seguridad operacional, como se muestra en el siguiente gráfico.

2.22 The personnel for the ARC Extension are only required if the CAMO wants to use the privilege. The ARS – Airworthiness Review Staff is required to apply for the extended privilege to perform airworthiness reviews and to issue the airworthiness review certificate. The same ARS could also be approved to issue the permit to fly.

2.23 The so-called nominated people of the CAMO are subject to acceptance by the aviation authority. **In most cases an exam is written (e.g. multiple-choice test) and a personnel interview performed.....”**

2.24 Surge la siguiente pregunta a partir del texto resaltado: ¿El examen y la entrevista se realiza al personal gerencial que figura en el organigrama o al ARS (Airworthiness review staff)? ¿Se cuenta con estándares para ese tipo de evaluaciones? No encontré referencias a este examen en el documento EASA UG. CAMO.00006-002 “USER GUIDE TO NOMINATED PERSONNEL”.



2.25 En el documento EASA UG. CAMO.00010-002 User Guide for Aircraft Maintenance Programmes (AMP) approvals se observa la necesidad de que la CAMO complete una checklist para asegurar cumplimiento con el programa de mantenimiento.

2.26 En el contexto de las LARs, siendo que el programa de mantenimiento es responsabilidad del poseedor de AOC, y que éste tiene la facultad de contratar diferentes CAMOs para gestionar diferentes partes de su programa de mantenimiento ¿Por qué existiría la necesidad de que la CAMO complete y firme esta checklist en lugar de que lo haga el poseedor de AOC?

2.27 Al respecto, el experto de EASA manifestó que esta pregunta tiene varias partes y se procedería a responder de acuerdo con el siguiente orden:

Consulta 1: Evaluación del personal

2.28 ¿El examen y la entrevista mencionados en la normativa de EASA se aplican al personal gerencial del CAMO o al ARS (Airworthiness Review Staff)? ¿Existen estándares para estas evaluaciones?

2.29 Al respecto, el experto de EASA manifestó que la entrevista y examen mencionados en la normativa de EASA se aplican exclusivamente a las personas nominadas (Nominated Persons - NP) del CAMO, es decir, los gerentes responsables que aparecen en el organigrama y que deben ser aceptados por la autoridad aeronáutica. En relación al Airworthiness Review Staff (ARS), encargado de realizar las revisiones de aeronavegabilidad y emitir el Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC), no está sujeto a este examen específico. Sin embargo, debe demostrar competencia en su función a través de otros mecanismos de aceptación o auditorías de la autoridad aeronáutica.

2.30 En relación con la segunda pregunta: ¿Existen estándares para la evaluación del personal gerencial?, el experto de EASA manifestó que no se encontraron referencias explícitas a un estándar de evaluación único en la guía EASA UG. CAMO.00006-002 “User Guide to Nominated Personnel”. En la práctica, las autoridades aeronáuticas pueden aplicar diferentes métodos de evaluación, que pueden incluir:

- Entrevistas técnicas sobre gestión de aeronavegabilidad y cumplimiento normativo.
- Pruebas de conocimientos en formato de preguntas de opción múltiple.
- Evaluaciones basadas en experiencia previa y formación del candidato.

2.31 Asimismo, se informó que en algunos Estados miembros de EASA, este examen es obligatorio, mientras que en otros solo se requiere la entrevista con la autoridad.

2.32 Finalmente, en relación con esta pregunta el experto de EASA se comprometió a conseguir estándares de evaluación explícita que algún Estado de la UE utiliza y los enviaría para que el CT cuente con un modelo y lo pueda compartir con los participantes a la teleconferencia.

Consulta 2: Lista de verificación (Check List) para el Programa de Mantenimiento

2.33 ¿Por qué la CAMO debe completar una checklist de cumplimiento del Programa de Mantenimiento si en el contexto de las LARs el programa es responsabilidad del poseedor del AOC?

2.34 Al respecto, se analizó la diferencia en la asignación de responsabilidades entre la normativa EASA y los LARs respecto a la gestión del Programa de Mantenimiento (AMP - Aircraft Maintenance Programme), estableciéndose tres puntos:

1) Responsabilidad del programa de mantenimiento según los LAR

- En el contexto de las LARs (Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos), el poseedor del AOC (Air Operator Certificate) es el responsable de desarrollar, aprobar y gestionar el Programa de Mantenimiento (AMP).
- Aunque el AOC puede subcontratar la gestión de aeronavegabilidad a una o varias CAMO, la responsabilidad final sobre el AMP recae sobre el explotador.

2) Diferencia con la Normativa EASA

- En la normativa EASA, las CAMO tienen un rol más activo en la gestión del AMP, ya que en algunos casos son responsables de desarrollar y presentar el programa para aprobación de la autoridad.
- La checklist mencionada en la guía EASA UG. CAMO.00010-002 es un procedimiento interno que la CAMO debe completar para verificar el cumplimiento del AMP antes de su presentación o implementación.

3) ¿Por qué una CAMO completaría la checklist en el contexto de las LARs?

- Si la CAMO ha sido contratada para gestionar el AMP en nombre del explotador, podría utilizar la checklist como un control interno para asegurar que el AMP cumple con la normativa y que la información está alineada con las regulaciones aplicables.
- Sin embargo, la checklist no reemplaza la responsabilidad del AOC, sino que sirve como una herramienta de verificación antes de la aplicación del programa.

2.35 En conclusión:

- En el contexto de las LARs, la responsabilidad del AMP recae sobre el titular del AOC, no en la CAMO.
- La checklist utilizada en la normativa EASA es un procedimiento interno de las CAMO que gestionan el AMP, pero en la región LAR, su uso podría considerarse como una herramienta de control opcional y no un requisito obligatorio.
- Es recomendable que el reglamento CAMO en la región aclare el rol de la CAMO en la gestión del AMP, diferenciando claramente su función de apoyo versus la responsabilidad final del explotador.
- La AAC no emite una aprobación individual para cada ARS, sino que aprueba el CAME (Continuing Airworthiness Management Exposition) del CAMO, donde se detallan los procedimientos y requisitos para la designación de los ARS dentro de la organización.
- El CAMO tiene la responsabilidad de seleccionar, evaluar y designar a los ARS conforme a los requisitos establecidos en la normativa EASA.
- La AAC supervisa el proceso a través de auditorías y la revisión del CAME, pero no emite certificaciones individuales a los ARS

2.36 **Pregunta 7:** ¿Los explotadores aéreos certificados que cuentan con un AOC deben incluir que tiene una CAMO en sus OpSpecs?

2.37 Seguidamente, para responder esta pregunta, fue analizado si la presencia de una Organización de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO) debe estar reflejada en las Especificaciones Operativas (OpSpecs) del AOC, identificando los siguientes puntos clave:

1) Regulación Internacional y prácticas actuales

- a) En EASA, la CAMO no está obligatoriamente incluida en las OpSpecs del AOC, pero debe estar registrada y aprobada por la autoridad competente.
- b) En la normativa de OACI (Anexo 6, Parte I), no se menciona específicamente la necesidad de incluir la CAMO en las OpSpecs, pero sí se establece que el explotador es responsable de la aeronavegabilidad continua de su flota.
- c) En los LARs, el programa de mantenimiento y la gestión de la aeronavegabilidad son responsabilidad del explotador, aunque este puede delegar la función en un CAMO certificado, pero el explotador sigue siendo la organización que rinde cuentas a la AAC.

- 2) Perspectiva de los Estados
 - a) Algunos Estados consideran que incluir la CAMO en las OpSpecs brinda mayor claridad y trazabilidad, asegurando que la autoridad pueda verificar formalmente qué organización gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad del explotador.
 - b) Otros Estados consideran que no es necesario incluirla, ya que la CAMO es aprobada por la autoridad aeronáutica y se gestiona bajo una certificación independiente del AOC.
- 3) Posibles Alternativas para Documentar la Relación CAMO – AOC
 - a) En caso de que no se incluya en las OpSpecs, la relación contractual entre el explotador y el CAMO podría documentarse en:
 - El manual de control de mantenimiento (MCM), donde el AOC describe cómo gestiona la aeronavegabilidad.
 - Un documento de referencia en el Manual de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) de la CAMO.
 - Un anexo específico en la documentación del explotador aprobado por la AAC.

2.38 Por lo anteriormente expuesto, se concluye que no hay un requisito normativo internacional que obligue a incluir la CAMO en las OpSpecs del AOC, pero algunos Estados podrían requerirlo para asegurar claridad en la supervisión, por lo que, si no se incluye en las OpSpecs, la relación entre el AOC y la CAMO debe estar documentada en el MCM o en otro documento aprobado por la autoridad aeronáutica.

2.39 Asimismo, en esta pregunta se abordó la diferencia entre las OpSpecs de un AOC y la certificación de un CAMO, destacando que las OpSpecs no deberían ser emitidas a una CAMO, sino que la regulación debe establecer claramente los documentos que certifican su capacidad y alcance.

- 1) Diferencias entre OpSpecs y Certificación CAMO
 - Las OpSpecs son emitidas exclusivamente al explotador aéreo certificado (AOC) y contienen las aprobaciones operacionales específicas de su operación.
 - Una CAMO no es un explotador aéreo, sino una organización certificada para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - Se comentó que era importante establecer que en lugar de OpSpecs, una CAMO recibiría un Certificado de Aprobación acompañado de una Lista de Capacidades, que detalla las aeronaves y las funciones específicas que está autorizada a gestionar. Este punto deberá revisarse a fin de proceder a establecer como quedaría el Capítulo B del LAR CAMO propuesto.
- 2) Documentación clave de una CAMO

Se destacó que la información relevante de una CAMO debe estar contenida en:

 - Certificado CAMO: Documento oficial emitido por la autoridad aeronáutica que acredita su aprobación.
 - Lista de Capacidades: Documento anexo al certificado que detalla las aeronaves y los servicios que el CAMO puede gestionar.
 - CAME (Manual para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad): Documento clave que describe los procedimientos internos, el personal designado, las funciones específicas y la gestión de la aeronavegabilidad dentro de la CAMO.
- 3) Implicaciones para la Regulación CAMO
 - Se enfatizó que la inclusión de la CAMO en las OpSpecs del AOC no es necesaria, ya que el AOC mantiene la responsabilidad final sobre la aeronavegabilidad de su flota.

- La relación entre el AOC y la CAMO debe documentarse en el Manual de Control de Mantenimiento (MCM) del AOC y en el CAME de la CAMO, asegurando trazabilidad sin necesidad de modificar las OpSpecs.
- En caso de cambios en la gestión de la aeronavegabilidad (por ejemplo, cambio de CAMO), el explotador debe actualizar su documentación interna y notificar a la AAC, pero no requerir una modificación en sus OpSpecs.

2.40 **Pregunta 8:** ¿Cómo realiza la vigilancia una CAMO cuando forma parte de la estructura de un Explotador Aéreo? ¿La vigilancia ocurre al mismo tiempo o se realizan auditorías separadas?

2.41 Según el fichero Word "Qué es un CAMO", una CAO sólo puede gestionar la aeronavegabilidad de aeronaves pequeñas. Podría haber una situación en la que una ¿Organización de mantenimiento que realiza servicios de mantenimiento en aeronaves grandes y pequeñas y realiza gestión de aeronavegabilidad como una CAO de las aeronaves pequeñas? ¿Existe alguna excepción a esta regla?

2.42 El experto de EASA manifestó que esta pregunta tenía varias interrogantes por lo que procedió a responder cada una de ellas:

- ¿Cómo realiza la vigilancia una CAMO cuando forma parte de la estructura de un Explotador Aéreo? Se explicó que cuando una CAMO forma parte de un explotador aéreo certificado (AOC), la autoridad aeronáutica puede optar por realizar auditorías combinadas o separadas, dependiendo de la estructura del explotador y la política de supervisión de la AAC del Estado. En la normativa EASA, la CAMO dentro de un AOC se certifica y se supervisa por separado, pero su auditoría puede coordinarse con la del AOC.
- ¿La vigilancia ocurre al mismo tiempo o se realizan auditorías separadas? Se pueden realizar auditorías combinadas o auditorías separadas.
- Auditoría combinada, en la cual la AAC realiza una única auditoría, cubriendo tanto la operación del AOC como la gestión de aeronavegabilidad de la CAMO. Esto permite mayor eficiencia y alineación en la supervisión.
- Auditorías separadas, en EASA en algunos Estados, la CAMO recibe una inspección específica independiente de la auditoría del AOC, para garantizar que su certificación se mantiene conforme a la normativa aplicable.

2.43 Asimismo, para atender esta pregunta el experto de EASA manifestó los factores que influyen en la Supervisión:

- Nivel de integración de la CAMO dentro del AOC.
- Riesgo operativo identificado en el sistema de gestión de la aeronavegabilidad.
- Capacidad de la AAC para realizar auditorías combinadas.
- Estructura organizativa del AOC y la CAMO.

2.44 Por lo tanto, el experto de EASA recomendó que en la reglamentación CAMO que se desarrolle debería definirse un criterio uniforme sobre si la auditoría de la CAMO dentro de un AOC debe ser conjunta o separada. Si se establecen auditorías separadas, deberá establecerse procedimientos de coordinación entre los equipos de supervisión para evitar duplicaciones innecesarias. Asimismo, se debe asegurar que el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) del AOC esté alineado con la gestión de aeronavegabilidad de la CAMO.

2.45 Podría haber una situación en la que una ¿Organización de mantenimiento que realiza servicios de mantenimiento en aeronaves grandes y pequeñas y realiza gestión de aeronavegabilidad como una CAO de las aeronaves pequeñas? ¿Existe alguna excepción a esta regla?

- 2.46 El experto de EASA explico las diferencias entre el CAMO y el CAO de la regulación de EASA:
- CAMO (Continuing Airworthiness Management Organization): Puede gestionar la aeronavegabilidad de aeronaves grandes y comerciales.
 - CAO (Combined Airworthiness Organization): Se aplica únicamente a aeronaves pequeñas y operaciones no comerciales, según la Parte-CAO de EASA.

2.47 Asimismo, se trató el tema como se maneja el tema en EASA en relación a una organización mixta (mantenimiento + mantenimiento de la aeronavegabilidad), al respecto se manifestó:

- Una organización de mantenimiento aprobada (OMA) que realiza mantenimiento tanto en aeronaves grandes como en pequeñas podría estar certificada como CAO solo para la gestión de aeronavegabilidad de aeronaves pequeñas.
- Sin embargo, no puede gestionar la aeronavegabilidad de aeronaves grandes bajo el esquema CAO, sino que requeriría una certificación CAMO separada.
- En algunos Estados miembros de EASA, una organización puede tener certificación dual (CAO + CAMO), pero con procedimientos claramente separados.

2.48 En relación a la pregunta de si ¿existe alguna excepción a la regla?, fue explicado que no hay excepciones explícitas en la normativa actual de EASA que permitan a una CAO gestionar la aeronavegabilidad de aeronaves grandes. La única alternativa sería que la organización obtenga una certificación CAMO para aeronaves grandes y una certificación CAO separada para aeronaves pequeñas.

2.49 El experto de EASA manifestó que, de acuerdo a lo conversado, se acordó que lo primero era el desarrollo del reglamento CAMO en el SRVSOP en donde se establecerán los límites de las organizaciones y si en algún momento se establece el reglamento CAO ese establecimiento de límites evitará la confusión entre ambas organizaciones.

2.50 **Pregunta 9:** Según el fichero "Qué es un CAMO", un CAMO debe:

- Cumplir con las Directrices de Aeronavegabilidad (AD), Directivas Operacionales, requisitos de aeronavegabilidad continua de EASA, y medidas por parte de la autoridad competente.
- Realizar modificaciones y reparaciones con datos aprobados (Parte-21J).

Creo que debería ser:

- Garantizar el cumplimiento con las Directices..."
- Garantizar la realización de modificaciones y reparaciones..."

2.51 Al respecto, el experto de EASA manifestó que una CAMO no ejecuta directamente las acciones de mantenimiento, modificaciones o reparaciones, sino que supervisa y garantiza que se realicen conforme a los datos aprobados. Lo que se presento en el fichero referente a "Cumplir con..." y "Realizar..." podría interpretarse como que la CAMO es directamente responsable de ejecutar estas tareas, lo cual no es correcto. Es importante que se tenga en cuenta que el CAMO es responsable de gestionar y garantizar el cumplimiento de los requisitos de aeronavegabilidad, pero la ejecución recae en las Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA).

2.52 Por lo tanto, la redacción deberá decir:

- "Garantizar el cumplimiento de las Directrices de Aeronavegabilidad (AD), Directivas Operacionales, requisitos de aeronavegabilidad continua de EASA y medidas de la autoridad competente."
- "Garantizar que las modificaciones y reparaciones sean realizadas conforme a datos aprobados (Parte-21J)."

2.53 Finalmente, se recomendó revisar la redacción en el reglamento CAMO que se está desarrollando para asegurarse de que refleje adecuadamente el rol de supervisión y gestión de la aeronavegabilidad continua sin confundirlo con la ejecución de mantenimiento. Para ello, en los documentos de referencia como el CAME y el Manual de Control de Mantenimiento (MCM) del explotador, debe diferenciarse claramente el papel del CAMO y el de una OMA.

2.54 **Pregunta 10:** Según el fichero "Qué es un CAMO", una CAMO debe preparar documentos de carácter técnico, tales como el AMP relacionados con la flota de un Explotador Aéreo. A quién el CAMO debe presentar este documento técnico para obtener su aprobación ¿a la AAC del Estado del explotador de aeronaves o al Estado que realizó la certificación del CAMO? ¿Otros documentos siguen el mismo procedimiento (Por ejemplo: ¿MEL, CAMP)?

2.55 La teleconferencia permitió clarificar las responsabilidades de aprobación del Programa de Mantenimiento (AMP) y la Lista de Equipo Mínimos (MEL) conforme a las disposiciones del Anexo 6 de la OACI, tanto en su Parte I (Operaciones Comerciales) como en su Parte II (Operaciones No Comerciales).

1) Aprobación del Programa de Mantenimiento (AMP)

- El Anexo 6 (Parte I y Parte II) establece que el AMP es responsabilidad de la AAC del Estado de matrícula.
- Esto significa que cualquier CAMO que desarrolle o gestione un AMP debe presentarlo para su aprobación ante la autoridad aeronáutica del Estado donde la aeronave está registrada, sin importar si el explotador opera en otro Estado.
- La AAC del Estado del explotador no tiene la autoridad para aprobar el AMP, aunque puede solicitar modificaciones o coordinar con el Estado de matrícula para asegurar que el AMP cumpla con sus regulaciones operacionales.

2) Aprobación de la MEL (Lista de Equipos Mínimos - Minimum Equipment List)

- El Anexo 6 Parte I establece que la MEL debe ser aprobada por la AAC del Estado del explotador para operaciones comerciales.
- El Anexo 6 Parte II establece que la MEL debe ser aprobada por la AAC del Estado de matrícula para operaciones no comerciales.
- La MEL es un documento que define las condiciones en las que una aeronave puede operar con ciertos equipos inoperativos, basándose en la MMEL (Master Minimum Equipment List) aprobada por la autoridad del Estado de diseño.

2.56 Tomando en consideración las explicaciones previas, un explotador que opere comercialmente con una CAMO debe asegurarse de que la MEL aprobada por su autoridad sea coherente con la MMEL del fabricante. Asimismo, si una aeronave cambia de explotación (de comercial a no comercial o viceversa), la MEL debe ser reevaluada bajo la autoridad correspondiente. Finalmente, se estableció que la CAMO no aprueba la MEL, sino que gestiona su implementación en nombre del explotador.

2.57 **Pregunta 11:** ¿Quién firma el Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)? ¿Se exige alguna licencia o cualificación requerida para este tipo de actividad?

2.58 Bajo esta pregunta, les recordó a los participantes que los reglamentos LAR y los Anexos al Convenio de la OACI no establecen la emisión de un documento ARC, el experto de EASA respondió la pregunta basándose en lo que se hace en Europa. El ARC es emitido y firmado por un personal autorizado dentro de un CAMO que posee la aprobación para realizar revisiones de aeronavegabilidad. Este personal es designado como ARS (Airworthiness Review Staff - Personal de Revisión de Aeronavegabilidad) y debe estar

formalmente aprobado por la autoridad aeronáutica que certificó el CAMO. Asimismo, en caso de que el ARC sea emitido fuera de un CAMO (por ejemplo, en una situación donde la aeronave no está bajo un contrato de gestión continua de la aeronavegabilidad), la autoridad aeronáutica del Estado de matrícula puede designar a un inspector para realizar la revisión.

2.59 En relación con si es necesario una licencia o cualificación requerida para este tipo de actividad, se explicó que para el ARS no se requiere una licencia de mantenimiento de aeronaves (Parte-66 o equivalente), pero sí una aprobación específica de la autoridad aeronáutica. El ARS debe cumplir con los siguientes requisitos:

- 1) Experiencia mínima en aeronavegabilidad:
 - Al menos 5 años de experiencia en gestión de aeronavegabilidad o en tareas relacionadas con la inspección de aeronaves.
- 2) Conocimiento normativo:
 - Debe demostrar un conocimiento profundo de la normativa Parte-M y Parte-CAMO de EASA, incluyendo requisitos de aeronavegabilidad continua y directrices de la autoridad competente.
- 3) Capacitación específica:
 - Debe haber recibido formación específica en inspección de aeronavegabilidad y revisión documental, lo que suele incluir un curso formal aprobado por la autoridad.
- 4) Evaluación y aceptación por la autoridad aeronáutica:
 - La autoridad que certifica la CAMO debe realizar una evaluación formal del candidato a ARS, que puede incluir:
 - Una prueba escrita o evaluación de conocimientos.
 - Una entrevista técnica con inspectores de la autoridad.
 - La revisión de su experiencia y desempeño previo.

2.60 Luego de que el experto de EASA respondió a las 11 preguntas que fueron planteadas por los expertos de los Estados, se deberán considerar los siguientes aspectos clave:

- a) Se aclaró que el ARC es un concepto propio de EASA y no está contemplado en los Anexos 6 y 8 de la OACI.
- b) Se enfatizó que, en la región, cualquier implementación de un sistema equivalente al ARC debe estar alineado con la normativa de la OACI y si corresponde utilizar el término o proceso que se establece en la documentación OACI, evitando la adopción directa de terminología de EASA sin una adecuada armonización.
- c) Se mencionó que, si se consideran mecanismos similares al ARC en la reglamentación LAR, es importante definir claramente la autoridad competente que supervisa y aprueba este proceso, sin entrar en conflicto con las disposiciones de la OACI.
- d) En EASA el Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC) es firmado por el Airworthiness Review Staff (ARS) de un CAMO aprobado, por lo que en el reglamento LAR deberá desarrollarse los equivalentes.
- e) El personal ARS no requiere una licencia de mantenimiento, pero sí debe cumplir con requisitos específicos de experiencia, capacitación y aprobación de la autoridad aeronáutica.

3. Informe sobre el Asunto 3. Revisión de los capítulos y secciones desarrolladas en la RPEA/21 para identificar posibles ajustes o vacíos normativos

3.1 Bajo este asunto, el Comité Técnico les recordó a los participantes que el contenido del Capítulo A – General en donde se encuentran las definiciones se había acordado desarrollar al final del desarrollo de los Capítulos del reglamento LAR CAMO.

3.2 Asimismo, el Comité Técnico informó que se había desarrollado en la aplicación Teams una carpeta titulada “Desarrollo de LAR CAMO” en la cual se agregaron 4 subcarpetas:

- 1) Circular de asesoramiento
- 2) Documentos CAMO
- 3) LAR CAMO
- 4) MIA CAMO

3.3 El objetivo de la creación de esta carpeta con las subcarpetas es que se carguen en cada una de ellas los documentos aplicables para que el personal de expertos designados al trabajo del desarrollo LAR CAMO a fin de que puedan acceder a los trabajos que se vayan realizando.

3.4 El Comité Técnico informó que en la subcarpeta “Documentos CAMO” se cargaron dos documentos de EASA. El primero fue el relacionado a la Continuing Airworthiness – Easy Access Rules for Continuing Airworthiness (Regulation (EU) N° 1321/2024). El cual ha sido customizado manteniendo solo con el contenido aplicable al CAMO. El segundo documento es la publicación del Diario Oficial de la Union Europea aplicable al Reglamento (UE) N° 1321/2014 de la Comisión del 26 de noviembre de 2014, en donde se establecen las normas técnicas y procedimientos administrativos comunes para asegurar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves, que es el documento publicado por EASA en donde se establecen los requisitos correspondientes al mantenimiento de la aeronavegabilidad en las diferentes áreas.

3.5 Al respecto, el Comité Técnico mencionó que el documento Easy Rules acababa de ser revisado en julio de 2024, por lo que será importante que para el trabajo que se vaya a efectuar se tenga en consideración este documento. Si informó que existe una diferencia entre ambos documentos, será importante utilizar la última publicación para el trabajo que se realizará.

3.6 Considerando que el trabajo del desarrollo del reglamento CAMO requiere la participación de todo el personal que sea designado para este trabajo, la subcarpeta “LAR CAMO” contendrá un Word en donde se deberá realizar los cambios y comentarios que los expertos consideren. Por ello, será importante que en el trabajo desarrollado durante la RPEA/21 y que se encuentra en el Asunto 3, Adjunto B del informe de esa reunión, el personal pueda escribir lo que considera sería el contenido de las Secciones y requisitos del reglamento CAMO.

4. Informe sobre el Asunto 4. Definición del contenido del Capítulo D, con enfoque en los requisitos adicionales para la implementación de una CAMO.

4.1 Como se mencionó en el Asunto 3 de este informe, el Comité Técnico ha subido el Adjunto B del Asunto 3 de la RPEA/21 en la subcarpeta de Teams “LAR CAMO”

4.2 Adicional a esa información el Comité Técnico informó que en el transcurso de la semana del 17 al 21 subirá un Word en esa subcarpeta con la propuesta del contenido del LAR CAMO para que sea revisada y se realicen las correcciones que se consideren necesarias los expertos. Sin embargo, se señaló la importancia de que cuando se realice un cambio o propuesta se utilice la opción de comentarios para dejar registro del sustento de la propuesta y donde se podrá identificar quien la realizó.

4.3 Esta metodología permitirá a todos los participantes conocer, entender y aportar propuestas al contenido del reglamento CAMO LAR.

4.4 Asimismo, el Comité Técnico, informó que paralelamente se estaría desarrollando el contenido de las circulares de asesoramiento que servirán de orientación a los proveedores de servicio y también se estaría avanzando con el contenido de los procedimientos del MIA (certificación y vigilancia), para ello se utilizará el contenido del Easy Access Rules for Continuing Airworthiness (Regulation (EU) N° 1321/2024), en donde EASA desarrolla requisitos aplicables a las AAC.

5. Informe sobre el Asunto 5. Identificación de los Apéndices necesarios para complementar el reglamento.

5.1 Este asunto no fue tratado en esta teleconferencia y se planificará su programación para la siguiente teleconferencia.

6. Informe sobre el Asunto 6. Determinación del contenido a incluir en el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad, asegurando su alineación con el nuevo marco normativo

6.1 Este asunto no fue tratado en esta teleconferencia y se planificará su programación para la siguiente teleconferencia.

7. Informe sobre el Asunto 7. Definición de las circulares de asesoramiento que se desarrollarán para guiar a los proveedores de servicios en la implementación de una CAMO

7.1 Este asunto no fue tratado en esta teleconferencia y se planificará su programación para la siguiente teleconferencia.

8. Informe sobre el Asunto 8. Coordinación con los expertos para programar la Tercera teleconferencia

8.1 Bajo este asunto, el marco del desarrollo del Reglamento CAMO se acordó la realización de la tercera sesión de trabajo, cuyo propósito será continuar con la revisión de los capítulos pendientes, definir apéndices adicionales, consolidar propuestas regulatorias y resolver consultas técnicas planteadas en la reunión anterior.

8.2 La próxima reunión se ha programado para el 13 de marzo de 2025 a las 09:00 horas de Lima, Perú, con el siguiente orden del día tentativo:

- Identificación y discusión de apéndices necesarios.
- Revisión y validación del contenido del manual del inspector.
- Definición de circulares de asesoramiento para proveedores de servicios.
- Revisión de avances de la propuesta del Reglamento CAMO que haya desarrollado en el Word en el Teams.
- Otros asuntos de interés.
