



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

**TERCERATELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL
SRVSOP (TPEA/03-CAMO) EN PREPARACIÓN AL DESARROLLO DEL REGLAMENTO
APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA
AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

INFORME

(13 de marzo 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-Error! Bookmark not defined. |
| BRASIL | iii-1 |
| COLOMBIA | iii-1 |
| CUBA..... | iii-1 |
| PANAMÁ | iii-1 |
| 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. Revisión de la propuesta del Reglamento CAMO que se ha desarrollado en el Word en el Teams..... | A2-1 |
| 3. Informe sobre el Asunto 3. Identificación y discusión de Apéndices necesarios..... | A3-1 |
| 4. Informe sobre el Asunto 4. Revisión y validación del contenido del manual del inspector. | A4-1 |
| 5. Informe sobre el Asunto 5. Definición de circulares de asesoramiento para proveedores de servicios.. | A5-1 |
| 6. Informe sobre el Asunto 6. Coordinación con los expertos para programar la Cuarta teleconferencia . | A6-1 |
| 7. Informe sobre el Asunto 7. Otros asuntos..... | A7-1. |

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Tercera Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/03) 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 marzo de 2025. La reunión se inició a las 10:00 AM y finalizó a las 11.00 AM hora local Lima.

ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 15 expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a nueve (9) 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 Secretaria 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. Revisión de la propuesta del Reglamento CAMO que se ha desarrollado en el Word en el Teams.
3. Identificación y discusión de apéndices necesarios.
4. Revisión y validación del contenido del manual del inspector.
5. Definición de circulares de asesoramiento para proveedores de servicios.
6. Coordinación con los expertos para programar la Cuarta teleconferencia.
7. Otros asuntos.

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

Luis Emilio Pariani
Inspector de aeronavegabilidad – ANAC
lpariani@anac.gob.ar

BRASIL

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

Cesar Silva Fernandes
Gerente de certificación de Proyectos – ANAC
cesar.silva@anac.gov.br

CHILE

Alejandro Doren
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
alejandro.doren@dgac.gob.cl

COLOMBIA

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

CUBA

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

ECUADOR

Juan Pablo Gonsales
Inspector de seguridad operacional – DGAC
jpgonzalez@aviacioncivil.gob.ec

PANAMÁ

Mirelly de León
Inspector de aeronavegabilidad – AAC
mirelly.deleon@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

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

Server Rios
Inspector de aeronavegabilidad – DINAC
srios@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

Luis Zavala
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
azavala@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 15 expertos en aeronavegabilidad de nueve (9) 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 está colaborando con el Comité Técnico del SRVSOP para el desarrollo del LAR CAMO.

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. Revisión de la propuesta del Reglamento CAMO que se ha desarrollado en el Word en el Teams

2.1 Bajo este asunto, en el marco de la Tercera Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/03), los participantes informaron que tienen dificultades en el acceso al documento del Reglamento CAMO en la plataforma Teams. Varios participantes indicaron que no pudieron descargar ni visualizar el documento directamente, lo que limitó la posibilidad de realizar comentarios de manera colaborativa.

2.2 Seguidamente, el Comité Técnico informó que tenía conocimiento de esta situación y que se está tratando de buscar una solución que permita a todos los participantes acceder al Teams y en dicha plataforma hacer los cambios al borrador del reglamento del CAMO que se ha desarrollado, pero a fin de no esperar a encontrar una solución y no retrasar el trabajo y el compromiso de los expertos en aeronavegabilidad se optó por enviar el documento en formato Word vía correo electrónico a todos los participantes para facilitar su revisión y comentarios.

2.3 En referencia al borrador del LAR CAMO desarrollado, se informó que la propuesta de Reglamento CAMO está basada en el modelo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), incorporando adaptaciones a la realidad regional y alineándose con los estándares establecidos en los Anexos de la OACI. Para ello, se ha trabajado en los siguientes aspectos clave:

- **Estructura y contenido del Reglamento:** Se ha definido una propuesta de regulación prescriptiva con una base normativa similar a la de EASA.
- **Identificación de apéndices:** Se ha determinado la necesidad de incluir anexos específicos para la gestión de la organización, revisión de aeronavegabilidad y subcontratación de tareas.
- **Definición de requisitos:** Se han establecido criterios detallados para la gestión del mantenimiento, auditorías internas, requisitos de personal y alcance de las capacidades de las CAMO.
- **Evaluación de la aplicación del SMS:** Se ha incorporado el Sistema de Gestión de Seguridad Operacional (SMS) en la CAMO y la necesidad de un manual específico para su implementación.

2.4 A continuación, se informó que el representante de Bolivia, Sr. Moisés Montero, presentó un conjunto de observaciones y propuestas de mejora al borrador del Reglamento CAMO que fue enviado por el Comité Técnico, entre las cuales destacan:

- a) Corrección de referencias normativas y términos utilizados en el documento.
- b) Inclusión de precisiones en la gestión del mantenimiento y la lista de capacidades de las CAMO.
- c) Propuesta de incorporar la aviación general bajo la normativa CAMO, considerando su dificultad para gestionar el mantenimiento continuo.
- d) Revisión del tratamiento de auditorías y hallazgos, diferenciando entre inspecciones internas de la CAMO y supervisión de la autoridad.

2.5 El detalle del trabajo realizado por el representante de la DGAC de Bolivia se incluye en este informe como **Adjunto A**.

2.6 Seguidamente, el Comité Técnico enfatizó la importancia de que los participantes continúen presentando sus propuestas de mejora en el borrador del Reglamento CAMO, utilizando control de cambios y asegurando que cada modificación propuesta esté debidamente justificada a través de comentarios explicativos, para ello usar la opción de pestaña “Revisión” y seleccionar “Nuevo Comentario” del Word a fin de redactar lo que considere necesario el experto que hizo el cambio. Esto permitirá que cualquiera que revise la propuesta comprenda el fundamento técnico y normativo de dicha propuesta, facilitando la consolidación del documento final con base en criterios armonizados.

2.7 En función de ello, los próximos pasos y compromisos definidos son los siguientes:

- a) Integración de comentarios y propuestas: Se consolidarán las observaciones recibidas en un único documento de trabajo, asegurando la trazabilidad de los cambios y su justificación técnica.
- b) Revisión y análisis técnico: Cada Estado revisará el documento actualizado y validará los cambios propuestos, considerando su aplicabilidad dentro de su marco normativo y operativo.
- c) Optimización del acceso a la plataforma Teams: Se tomarán medidas para solucionar los inconvenientes reportados en el acceso a la documentación en Teams, garantizando un entorno de trabajo colaborativo más eficiente.
- d) Definición del esquema de auditoría y supervisión: Se afinarán los criterios para diferenciar entre auditorías internas de la CAMO y las inspecciones de la autoridad, asegurando un marco de vigilancia compatible con los principios del sistema de gestión basado en riesgos.
- e) Evaluación de la aplicabilidad del modelo CAMO en aviación general: Se analizará la viabilidad de incluir a la aviación general dentro del ámbito de aplicación del Reglamento CAMO, considerando las particularidades operacionales y regulatorias de cada Estado.

2.8 En referencia al literal (e) del ítem 2.7, se debatió la posibilidad de extender la aplicabilidad del CAMO a aeronaves operadas bajo el reglamento 91 (propuesto por el experto de Bolivia). Si bien se identificaron beneficios potenciales en la mejora del control del mantenimiento de la aeronavegabilidad, se señaló que su implementación requeriría una evaluación detallada a nivel normativo en cada Estado. Se acordó continuar el análisis de este tema en futuras sesiones, considerando tanto la viabilidad técnica como las implicaciones regulatorias.

2.9 Al respecto, el Comité Técnico, manifestó que el tema de la aplicabilidad del CAMO en aeronaves de aviación general dentro del alcance del reglamento CAMO es un tema que favorecería a los desafíos asociados con la gestión del mantenimiento de aeronaves de aviación general, destacando que, en muchos casos, los propietarios delegan esta responsabilidad en mecánicos independientes o en múltiples organizaciones de mantenimiento, lo que dificulta un control estructurado de la aeronavegabilidad. Es por ello, por lo que el argumento del representante de la DGAC de Bolivia planteando la posibilidad de extender la aplicabilidad del CAMO a este tipo de aeronaves, se sustenta en las dificultades en la gestión del mantenimiento continuo que sucede en las aeronaves de aviación general. Sin embargo, el Comité Técnico coincide que esto requeriría un análisis más profundo debido a las diferencias normativas y operacionales entre los operadores comerciales y la aviación general. Por su parte el representante de la DGAC de Chile enfatizó que cualquier modificación en este sentido debería considerar la estructura legal de cada Estado, ya que no en todos los países es posible exigir a los explotadores de aviación general que implementen una CAMO.

2.10 El representante de EASA señor Javier Colle indicó que el documento es muy alineado con las mejores prácticas internacionales, pero que se debe mejorar la sección sobre el Sistema de Gestión de Seguridad (SMS) para que su implementación sea útil y no solo un requisito, mencionó que en EASA no manejan un capítulo exclusivo para SMS en CAMO, sino que está integrado en los procedimientos generales. También, sugirió mayor prescripción en auditorías internas dentro de las CAMO por lo que destacó la necesidad de un manual de calidad dentro de las CAMO.

2.11 Por su parte, el Comité Técnico explicó que el SMS en una CAMO debe alinearse con el SMS del explotador, pues en el Anexo 19 de la OACI si bien no se menciona que una CAMO tenga que implementar un SMS pero se recordó que el Anexo 6 si establece que un explotador debe tener un SMS y la parte del mantenimiento de la aeronavegabilidad es parte del explotador y cualquier organización que lleve a cabo las funciones del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe tener un SMS para facilitar la identificación e los peligros y la gestión de los riesgos y no estar bajo el paraguas del SMS del explotador. También, el Comité Técnico aclaró que las CAMO no eliminan la supervisión de las AAC, si no que la optimizan y será responsabilidad de la AAC el seguimiento y la supervisión de la CAMO.

2.12 Finalmente, en este asunto, se acordó que los Estados revisarán el borrador del Reglamento CAMO y enviarán sus comentarios y propuestas utilizando control de cambios y escribiendo los comentarios que orienten a entender el porqué de la propuesta, asegurando que cada modificación esté debidamente justificada. Se reconoció el valioso aporte de Bolivia, que presentó observaciones detalladas sobre la terminología y estructura del documento, contribuyendo a mejorar la claridad y precisión de la propuesta.

2.13 En el transcurso de este Asunto, el representante de Colombia envió el trabajo que habían realizado al reglamento modelo, cuyos comentarios han sido incorporados al trabajo realizado por el experto de Bolivia, por o que el Adjunto A tiene ambos comentarios incorporados.

3. Informe sobre el Asunto 3. Identificación y discusión de Apéndices necesarios

3.1 Bajo este asunto, el Comité Técnico informó que siguiendo los lineamientos de los reglamentos 145, 121, 135 y 91 en donde se habían considerado Apéndices en donde se establecen los manuales de gestión de responsabilidad de los proveedores de servicio (OMAs y explotadores de servicio), por lo tanto, debería considerarse como Apéndice 1 al manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME). Asimismo, se explicó la importancia del certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) y el personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS), donde se mencionó que estos documentos son clave para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad y la transparencia en la gestión del mantenimiento. También, se mencionó la importancia de establecer los requisitos para la subcontratación de las tareas bajo condiciones reguladas permitiendo optimizar la gestión del mantenimiento sin afectar la seguridad operacional. Por lo tanto, se explicó que se han considerado en el desarrollo del modelo del reglamento del LAR CAMO tres apéndices:

- a) Apéndice 1 – Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)
- b) Apéndice 2 – Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)
- c) Apéndice 3 – Subcontratación de tareas de gestión para el mantenimiento de la aeronavegabilidad

3.2 El argumento para el desarrollo de los Apéndices fue el siguiente:

Apéndice 1 - Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)

- Se estableció que el manual CAME será un documento clave para la organización y gestión de la CAMO.
- Debe incluir procedimientos, responsabilidades, alcance de la aprobación y lineamientos de cumplimiento.
- Se mencionó la importancia de especificar claramente qué partes del manual serán aprobadas por el Gerente Responsable y la AAC lo aceptará dentro del proceso de certificación. Asimismo, el CAME debe contener un Capítulo correspondiente a las limitaciones de la lista de capacidades el cual deberá ser aprobado por la AAC.

Apéndice 2 – Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)

- El ARC es un documento fundamental en la gestión del mantenimiento continuo de la aeronavegabilidad.
- Su contenido se ha basado en el estándar de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).
- Se estableció que la CAMO será responsable de emitir el ARC, asegurando la validez y conformidad del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.
- Se recalcó la importancia de este documento para la continuidad de la operación de las aeronaves y la necesidad de realizar revisiones periódicas cada tres años, con verificaciones anuales.
- Asimismo, en este apéndice se ha incluido los requisitos del personal de revisión de la aeronavegabilidad (ARS).

Apéndice 3 - Subcontratación de tareas de gestión para el mantenimiento de la aeronavegabilidad

- Se establecen lineamientos para la subcontratación de tareas de gestión del mantenimiento por parte de una CAMO.
- Se especificó que estas tareas podrán ser subcontratadas a otra CAMO o a personal competente, siempre bajo condiciones de supervisión y asegurando el cumplimiento de los requisitos reglamentarios.

- Se destacó que esta opción permitirá mayor flexibilidad operativa, sin comprometer la seguridad operacional.

3.3 Los participantes acordaron que estos tres apéndices podrían ser incorporados en el reglamento CAMO. Se instó a los expertos a revisar los borradores de estos apéndices y enviar sus comentarios antes de la próxima teleconferencia y de ser el caso proponer algún Apéndice más.

3.4 Por su parte, el señor Javier Colle experto de EASA manifestó que la inclusión del Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC) en los apéndices es clave para garantizar la continuidad del mantenimiento. Asimismo, sugirió detallar los requisitos para la subcontratación de tareas dentro de CAMO.

3.5 En el **Apéndice A** se encuentra la propuesta del LAR CAMO que debe ser evaluado por los expertos para emitir comentarios en la siguiente reunión.

4. Informe sobre el Asunto 4. Revisión y validación del contenido del manual del inspector

4.1 Bajo este asunto, el Comité Técnico presentó el contenido que podría desarrollarse en el Manual del Inspector de Aeronavegabilidad (MIA), asegurando su alineación con el reglamento LAR CAMO y las mejores prácticas internacionales. Se estableció que este documento será una herramienta clave para la certificación, supervisión y vigilancia de las organizaciones CAMO en los Estados miembros del SRVSOP.

4.2 Seguidamente, se explicó que el MIA contendría el Capítulo 5, en donde se desarrollarían dos Volúmenes:

Volumen 1 - Certificación de CAMOs

- a) Volumen 1: Certificación y Aprobación de CAMO
- b) Introducción al proceso de certificación.
- c) Evaluación de la lista de cumplimiento y del manual de organización (CAME).
- d) Evaluación de la capacidad del personal e instalaciones.
- e) Revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves gestionadas por la CAMO.
- f) Evaluación de la gestión del mantenimiento y la conservación de registros.
- g) Contratación y subcontratación de tareas de mantenimiento.
- h) Implementación y documentación del Sistema de Gestión de Seguridad (SMS).

Volumen 2 – Vigilancia de CAMOs

- a) Desarrollo de un plan de vigilancia basado en riesgos.
- b) Auditorías e inspecciones de la CAMO.
- c) Evaluación de cumplimiento normativo durante la vigilancia.
- d) Procedimientos para la identificación y gestión de hallazgos.
- e) Uso de listas de verificación para estandarizar la supervisión.

4.3 En este asunto el Comité Técnico enfatizó que el sistema de calidad dentro de la CAMO será una de las principales herramientas de supervisión. Dicho sistema deberá garantizar la trazabilidad de los procesos y la gestión adecuada de auditorías internas. Se mencionó que el sistema de calidad deberá funcionar como los “ojos y oídos” de la autoridad, permitiendo detectar desviaciones y tomar acciones correctivas de manera oportuna, por ello se desarrollará un procedimiento y su lista de verificación para que las AAC puedan hacer el proceso tanto de certificación y vigilancia.

4.4 Con relación a las listas de verificación fue informado la importancia de que se continúe con la aplicación de la vigilancia basada en riesgos (RBS). Por ello, que para este desarrollo se mantendrá utilizando los mismos criterios que se han utilizado para las OMAs y los explotadores aéreos que facilitan los procesos seguidos durante la supervisión de las AAC.

4.5 Al momento, el SRVSOP cuenta con las herramientas RBS trabajadas en Excel las cuales se espera que en el futuro alguna AAC del Estado del SRVSOP pueda desarrollar una aplicación que facilite y haga el trabajo de los inspectores más dinámico a fin de que puedan utilizar las listas de verificación (LV) a través de teléfonos inteligentes, tables, lap tops entre otros medios informáticos.

4.6 Finalmente en este Asunto, el Comité Técnico informó que una vez finalizados los procedimientos y listas de verificación del MIA se desarrollarán los módulos necesarios para proporcionar la instrucción necesaria a los inspectores de las AAC del SRVSOP a fin de lograr preparar a futuros instructores en lo que se refiere al CAMO y que esos inspectores sean los facilitadores en sus Estados una vez que sean calificados como instructores.

5. Informe sobre el Asunto 5. Definición de circulares de asesoramiento para proveedores de servicios.

5.1 El Comité Técnico en este asunto manifestó la necesidad de desarrollar circulares de asesoramiento las cuales servirán para orientar a los proveedores de servicio en el marco de la implementación del reglamento CAMO. Estas circulares tendrán como objetivo brindar orientación técnica y regulatoria a las organizaciones encargadas de la gestión del mantenimiento de aeronavegabilidad.

5.2 Se enfatizó que la generación de estas circulares se basará, no siendo la única referencia, en la normativa Easy Access Rules for Continuing Airworthiness (Regulation (EU) N° 1321/2024) de EASA, con adaptaciones al entorno normativo y operacional de la región.

5.3 Fueron identificadas las siguientes temáticas clave que serán abordadas para el desarrollo de las circulares de asesoramiento:

- Circular 1 deberá contener los medios explicativos e informativos (MEI) y métodos aceptables de cumplimiento (MAC), deberá contener los requisitos de personal, procedimientos de certificación y criterios de evaluación de aeronavegabilidad.
- Circular 2 deberá contener la información de orientación para que los solicitantes de una CAMO puedan desarrollar el Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME), en esta CA se incluirá directrices detalladas sobre la estructura y contenido del manual. Asimismo, deben definirse qué secciones deben ser aprobadas por la autoridad y cuáles pueden ser aceptadas.

5.4 Fue explicado que ambas circulares serán desarrolladas para garantizar la armonización regulatoria en la región y facilitar la transición de los proveedores de servicios al nuevo marco normativo CAMO.

5.5 En el **Apéndice B** se incluye el contenido del MIA.

6. Informe sobre el Asunto 6. Coordinación con los expertos para programar la Cuarta teleconferencia.

6.1 Bajo este asunto, el marco del desarrollo del Reglamento CAMO se acordó la realización de la cuarta sesión de trabajo, cuyo propósito será continuar con la revisión de las propuestas de mejora que los expertos realicen de llevaría a cabo el 24 de abril de 2025 a las 09:00 horas de Lima, Perú.

6.2 Se espera que para esta Cuarta teleconferencia se tenga la mayor cantidad de comentarios con los aportes para el reglamento LAR CAMO que los expertos puedan proporcionar.

7. Informe sobre el Asunto 7. Otros asuntos

7.1 Bajo este asunto, el Comité Técnico informó que en la RPEA/21 del año 2025 se había presentado una nota informativa por parte del experto de Brasil para discutir la definición de responsabilidades entre la AAC del Estado de diseño y la AAC del Estado de matrícula para las aeronaves deportivas livianas (LSA) en el contexto del SRVSOP.

7.2 En esa oportunidad se discutieron los siguientes puntos clave sobre LSA:

- a) Crecimiento del mercado de aeronaves deportivas livianas en América Latina:
 - Se identificó una tendencia de expansión del mercado de LSA, debido a su bajo costo operativo y facilidad de operación.
 - La popularidad de estas aeronaves ha incrementado la preocupación sobre la gestión de su aeronavegabilidad y la supervisión de su mantenimiento.
- b) Falta de claridad en la asignación de responsabilidades:
 - A diferencia de las aeronaves comerciales, las LSA no reciben un certificado de tipo; en su lugar, el fabricante declara que cumplen con normas consensuadas.
 - Esta diferencia en certificación redistribuye las responsabilidades del mantenimiento de la aeronavegabilidad, pasando más carga a los fabricantes y explotadores.
- c) Preocupaciones de los Estados sobre la supervisión de la aeronavegabilidad:
 - La ausencia de un marco regulador claro para las LSA genera incertidumbre sobre quién es responsable del cumplimiento de los estándares de seguridad operacional.
 - Algunas autoridades de aviación civil (AAC) manifestaron que esta ambigüedad podría comprometer la seguridad operacional y dificultar el control de modificaciones y reparaciones.
- d) Propuesta de creación de un grupo de estudio:
 - Se propuso la formación de un grupo ad-hoc dentro del SRVSOP para:
 - Evaluar la asignación de responsabilidades entre los Estados miembros.
 - Desarrollar un marco normativo armonizado que facilite la importación y exportación de LSA.
 - Definir lineamientos específicos para la supervisión continua de estas aeronaves.
- e) Acciones del Comité Técnico:
 - Se encargó al Comité Técnico del SRVSOP generar una comunicación oficial a los Estados sobre la intención de definir responsabilidades para las aeronaves LSA.
 - Se solicitará a los Estados designar un punto focal para coordinar reuniones y comenzar el trabajo del grupo de estudio.
- f) Liderazgo del grupo de estudio:
 - Se propuso que el experto de aeronavegabilidad de Brasil lidere este grupo, quien aceptó la responsabilidad.

7.3 El Comité Técnico informó que, luego de la reunión, tomaría las siguientes acciones respecto a la continuidad del trabajo sobre las aeronaves deportivas livianas (LSA):

- a) A fin de no descuidar el trabajo del desarrollo del reglamento CAMO y también atender lo que se acordó en la RPEA/21, se designará al señor José Peña – Experto de aeronavegabilidad del Comité Técnico a fin de que actúa como secretaria en el proceso relacionado a la LSA, para ello se realizarían las siguientes acciones:
- Se enviará un comunicado oficial a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) de los Estados miembros del SRVSOP, informando sobre la intención de definir responsabilidades en la gestión de la aeronavegabilidad de las LSA.
 - Se solicitará a los Estados del SRVSOP nombrar un punto focal que actuará como contacto para coordinar reuniones y desarrollar el trabajo dentro del grupo de estudio.
 - Se organizará un grupo de estudio dentro del SRVSOP con la participación de representantes de las AAC, fabricantes, explotadores y expertos en aviación. Este grupo se encargará de:
 1. Evaluar los problemas actuales en la gestión de la aeronavegabilidad de las LSA.
 2. Definir las responsabilidades entre la AAC del Estado de diseño y la AAC del Estado de matrícula.
 3. Establecer procedimientos estándar que faciliten la importación y exportación de aeronaves LSA entre los Estados miembros.
 4. Proponer recomendaciones regulatorias para mejorar la supervisión de estas aeronaves y fortalecer la seguridad operacional.
 - Se acordó que el experto en aeronavegabilidad de Brasil, señor Cesar Silva, sería el designado para liderar este grupo de acuerdo con la conclusión que se trató en la RPEA/21, el cual manifestó su disposición para asumir esta responsabilidad.

7.4 En el **Adjunto C** se incluye la presentación que el representante de Brasil expuso en la RPEA/21.

7.5 Otro de los temas que el Comité Técnico mencionó fue que las aeronaves deportivas livianas (LSA) que poseen un certificado de aeronavegabilidad especial pueden ser utilizadas para trabajos específicos, como el remolque de planeadores y ciertos tipos de instrucción de vuelo. No obstante, se enfatizó que no debe generarse la percepción errónea de que una aeronave LSA puede ser utilizada en la totalidad del programa de instrucción de un piloto hasta alcanzar la licencia de piloto privado. Se explicó que, conforme a los estándares de certificación aeronáutica, la formación completa de un piloto debe incluir entrenamiento en una aeronave certificada bajo los requisitos de aeronavegabilidad del LAR 23, que garantiza capacidades adecuadas para la formación en diferentes condiciones de vuelo.

7.6 A pesar de ello, se reconoció que las aeronaves LSA pueden complementar el entrenamiento en sus etapas iniciales, proporcionando horas de vuelo en condiciones básicas de instrucción. Sin embargo, se destacó que las aeronaves LSA presentan limitaciones operativas, entre ellas:

- No están habilitadas para vuelos nocturnos.
- No pueden operar bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR).
- Poseen restricciones en la realización de maniobras a velocidades superiores, lo que las hace inadecuadas para ciertas fases del entrenamiento avanzado. Entre otras.

7.7 En función de estas limitaciones, el Comité Técnico concluyó que, si bien las LSA pueden ser una opción viable para instrucción en las primeras etapas del entrenamiento de vuelo, la capacitación avanzada y la obtención de la licencia de piloto privado requieren el uso de aeronaves certificadas bajo requisitos de aeronavegabilidad más estrictos, como los establecidos en el LAR 23.

7.8 Seguidamente el experto de Chile manifestó que en su país las aeronaves deportivas livianas (LSA) son utilizadas en la instrucción de vuelo, pero con ciertas limitaciones. Indicó que en Chile, las LSA se emplean

en las primeras etapas de formación de pilotos, particularmente para la familiarización con los principios básicos del vuelo y el manejo inicial de aeronaves. Sin embargo, enfatizó que la instrucción completa para la obtención de la licencia de piloto privado no se realiza exclusivamente en aeronaves LSA, ya que estas tienen restricciones operacionales. Señaló que la normativa chilena establece que una parte del entrenamiento debe realizarse en aeronaves certificadas bajo requisitos de aeronavegabilidad equivalentes al LAR 23, permitiendo que los alumnos realicen prácticas en escenarios más exigentes. Además, destacó que las aeronaves LSA en Chile no están autorizadas para vuelos nocturnos ni para vuelos por instrumentos (IFR), lo que limita su uso en ciertos segmentos del entrenamiento de pilotos. También explicó que, en algunos casos, las escuelas de vuelo han incorporado LSA para reducir costos operativos en las primeras fases del entrenamiento, pero asegurando que los alumnos realicen las horas necesarias en aeronaves certificadas para completar los requisitos de su formación.

7.9 Finalmente, el representante chileno mencionó que esta práctica ha sido beneficiosa, pero recaló la importancia de definir un marco regulador claro para el uso de aeronaves LSA en instrucción de vuelo, a fin de evitar interpretaciones erróneas sobre su aplicabilidad dentro del entrenamiento aeronáutico formal.
