



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

**CUARTA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL
SRVSOP (TPEA/04-CAMO) EN PREPARACIÓN AL DESARROLLO DEL REGLAMENTO
APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA
AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

INFORME

(5 de mayo 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
BOLIVIA	iii-Error! Bookmark not defined.
BRASIL	iii-1
CHILE.....	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. Revisión de la propuesta de los cambios propuestas por los expertos de aeronavegabilidad del borrador del Reglamento CAMO	A2-1
6. Informe sobre el Asunto 3. Coordinación con los expertos para programar la Quinta teleconferencia	A3-1
7. Informe sobre el Asunto 4. Otros asuntos	A4-E1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Cuarta Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/04) 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 5 de mayo de 2025. La reunión se inició a las 09:00 AM y finalizó a las 11.20 AM hora local Lima.

ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 15 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 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 de los cambios propuestas por los expertos de aeronavegabilidad del borrador del Reglamento CAMO
3. Coordinación con los expertos para programar la Quinta teleconferencia.
4. 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**BOLIVIA**

Moises Montero
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

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

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

CHILE

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

COLOMBIA

Carlos Ramirez
Inspector de seguridad operacional – UAEAC
carlos.ramirezm@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.monserrat@iacc.avianet.cu

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

PANAMÁ

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

PARAGUAY

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

Andrés Villaverde
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
avillaverde@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 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 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 de los cambios propuestos por los expertos de aeronavegabilidad del borrador del Reglamento CAMO**

2.1 Bajo este asunto, en el marco de la Cuarta Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/04), el Comité Técnico informó que el objetivo principal de la teleconferencia fue revisar y consensuar el contenido del proyecto de Reglamento CAMO (Continuing Airworthiness Management Organization) en su *Capítulo A: Definiciones*, así como discutir ciertos requisitos generales iniciales, específicamente CAMO.005 (Aplicación) y la posible introducción del CAMO.010 (Prohibición).

2.2 Durante la reunión se examinaron las definiciones propuestas por el Comité Técnico y que tuvieron algún comentario de propuesta de mejora de los expertos de los Estados participantes y se resolvieron diferencias para avanzar hacia un texto armonizado. Cada punto comentado por los expertos se analizó en detalle con miras a acordar un texto final o, en caso de no lograrse consenso, dejar el asunto pendiente para una reunión presencial durante la RPEA/22. A continuación, se presenta el desarrollo de los temas tratados, incluyendo textos originales, comentarios de los Estados, síntesis de las discusiones y los resultados obtenidos en cada caso.

Revisión del Capítulo A

2.3 La primera definición correspondió a AAC local, en donde se tomó en cuenta la observación del experto de Brasil en donde se propone borrar el párrafo referente a “Acuerdo multinacional” en vista de que este reglamento no cuenta actualmente con un Acuerdo, por lo tanto no debería mencionarse. Los expertos participantes estuvieron de acuerdo con la observación y esta definición quedó de acuerdo con el siguiente detalle:

AAC local. La AAC del Estado donde se ubica la CAMO ~~que opta por una certificación multinacional.~~

2.4 La siguiente definición corresponde a la propuesta de los expertos de Cuba referente a Organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO), al respecto varios expertos señalaron que debía usarse el término “certificada” en lugar de “aprobada” para describir a la organización. En particular, representantes de Chile y Brasil y Colombia mencionaron que dado que el reglamento trata sobre la certificación de dichas organizaciones, el adjetivo correcto sería “entidad certificada por la AAC”. El experto de Cuba que había realizado la propuesta apoyó el cambio.

2.5 La discusión confirmó el consenso en que “certificada” refleja mejor la naturaleza formal del reconocimiento otorgado por la autoridad. Se destacó que el propósito del reglamento es establecer requisitos para la certificación de organizaciones CAMO, por lo que el lenguaje del texto debe alinearse con ese hecho. Todos los participantes coincidieron en esta corrección terminológica, sin necesidad de debate prolongado. Esta definición quedaría de la siguiente manera:

Organizaciones para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Entidad ~~aprobada~~ certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.

2.6 La tercera definición tratada fue la relacionada con “Cancelación” en donde se mencionaba a la OMA en lugar de la CAMO, al respecto los expertos de Bolivia, Brasil, Cuba y Perú observaron este error y propusieron corregir la referencia de “OMA” a “CAMO”, dado que el reglamento en cuestión no trata sobre Organizaciones de Mantenimiento sino sobre Organizaciones para la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad.

2.7 Al respecto, no hubo debate más allá de reconocer la equivocación en el término. El CT confirmó, revisando el documento de trabajo, que efectivamente se trataba de un error tipográfico. Los expertos acordaron la necesidad de enmienda, dado que se consideró un cambio correctivo. La definición quedó establecida de acuerdo con el siguiente detalle:

Cancelación. Acción de anular o derogar en forma definitiva el certificado de aprobación de la ~~OMA~~ CAMO otorgado por la AAC, por renuncia o por verificación debida y por razones justificadas.

2.8 Con relación a la definición de “Certificado de aprobación” los expertos de Chile y Perú propusieron mejorar la redacción para alinear exactamente la definición con el título y alcance del reglamento. En particular, sugirieron clarificar que el certificado acredita que una “organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad” cumple con los requisitos, eliminando palabras duplicadas o innecesarias, el cambio de carácter semántico/gramatical asegura la consistencia con la terminología oficial.

2.9 La definición final quedaría de acuerdo con el siguiente detalle:

Certificado de Aprobación. Es el documento otorgado por la AAC de un Estado miembro del SRV/SOP que acredita que una organización ~~de para la~~ gestión del ~~para el~~ mantenimiento de la aeronavegabilidad ha dado cumplimiento a los requisitos establecidos en el LAR CAMO y en su reglamentación vigente.

2.10 A continuación fue evaluada la definición de “Gerente Responsable” en donde los expertos de Chile y Perú propusieron ajustes menores a la redacción para mejorar la precisión del lenguaje. En especial, sugirieron agregar “de” en ciertas construcciones, es decir, cambiar “asegurar que” por “asegurarse de que”, y “se asegura que el personal...” por “se asegura de que el personal...”, a fin de mejorar la corrección gramatical en español. Esta propuesta no altera el significado, pero *aporta claridad y fluidez* a la expresión. Además, en la Nota explicativa de esta definición, se señaló la necesidad de reemplazar “OMA” por “CAMO”, dado que la nota fue heredada de reglamentos de Organizaciones de Mantenimiento y debía adaptarse al contexto CAMO.

2.11 No surgieron comentarios adicionales, todos los expertos mostraron conformidad con los cambios propuestos:

Gerente responsable. Persona de la Administración de alto nivel que tiene autoridad y responsabilidad corporativa y sobre las operaciones de la CAMO para asegurar que todo el mantenimiento requerido por el cliente puede ser financiado y realizado de acuerdo con las normas requeridas por la AAC del Estado participante y el presente reglamento. Es el representante directo ante la AAC y es la persona que se asegura de que el personal de la CAMO cumpla con la reglamentación.

Nota. - La denominación de “Gerente” es únicamente para uso de este reglamento, la ~~OMA~~ CAMO puede usar otras designaciones como: Director Ejecutivo, Presidente, Vicepresidente, etc.

2.12 La siguiente definición revisada fue la propuesta por el experto de Colombia referente a “Inspección” en donde se planteó:

Inspección: En el contexto del monitoreo del cumplimiento y supervisión, se refiere a una evaluación independiente de conformidad documentada mediante observación y juicio, acompañada, según corresponda, de medición, ensayo o calibración, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos aplicables.

Nota: La inspección puede ser parte de una auditoría (por ejemplo, una auditoría de producto), pero también puede realizarse fuera del plan de auditoría normal; por ejemplo, para verificar el cierre de un hallazgo en particular.

2.13 Al respecto, el experto de Chile expresó una reserva general manifestando de que no es recomendable añadir definiciones de términos que no aparecen en el cuerpo del reglamento por lo que es recomendable no añadir definiciones por considerar que son importantes. Es decir, si la palabra “inspección” no es utilizada en los requisitos de la normativa CAMO, incluir su definición podría generar confusión o redundancia. Varios expertos asintieron a este principio durante la conversación. El Comité Técnico respondió que, en la etapa final de la revisión, si se comprueba que una definición incluida no es necesaria porque el término no se utiliza en el texto normativo, se podrá eliminar sin problema. En consecuencia, no se debatió el contenido de la definición de inspección en sí misma, sino la conveniencia de incluirla. Asimismo, se mencionó que la definición ya se encuentra en los reglamentos LAR 43 y 145, por lo que el experto de Colombia propuso eliminar la definición que se había planteado.

2.14 Dada la falta de consenso inmediato sobre la necesidad de esta definición, se decidió dejar su inclusión en suspenso hasta una revisión integral del reglamento. Colombia mantuvo su posición de que podría ser útil, mientras que otros Estados prefieren omitirla a menos que sea imprescindible. Este tema quedó anotado “a tratarse en la reunión presencial” en donde se decidirá si eliminar la definición propuesta de Inspección o integrarla en caso de considerarse necesaria (en función de si el término se usa en algún requisito del LAR CAMO).

2.15 Seguidamente, fue evaluada la definición de “Lesión grave” en donde se planteaba la eliminación de dos conjunciones “o” que se encuentran en los párrafos (iii) y (iv). El experto de Brasil expresó su duda respecto a la pertinencia de incluir esta definición en el reglamento CAMO, indicando que la lesión grave parece más asociada a la operación del explotador que a la función de una organización que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Los expertos de Perú y Chile coincidieron en que la inclusión de dicha definición, si bien vinculada indirectamente al SMS, no parece necesaria si se adopta un enfoque centrado en el sistema de calidad en lugar de implementar formalmente un SMS en la CAMO,

2.16 Por el contrario, el experto de Cuba sostuvo que sí es necesario establecer un SMS en la CAMO, dado que esta forma parte del engranaje de mantenimiento del explotador, y por tanto debe mantenerse alineada con su sistema de seguridad operacional.

2.17 El representante de EASA explicó que en el entorno europeo se está migrando desde un SMS formal hacia un sistema de gestión de calidad integrada, el cual incluye aspectos de seguridad operacional, pero sin mencionarlos explícitamente. Indicó que esta transición ha sido paulatina y depende de la madurez del sistema.

2.18 El Comité Técnico luego de escuchar los comentarios de los expertos explicó que la inclusión de esta definición proviene del enfoque del LAR 145 que es la base del desarrollo del reglamento CAMO, donde se establece la necesidad de que las organizaciones de mantenimiento implementen un SMS por lo que tomando ese criterio se incluyó todo lo correspondiente al SMS. También, se explicó que el Anexo 19 solo exige SMS para algunas organizaciones certificadas, permite que las AAC exijan su implementación a otras organizaciones, si lo consideran necesario, por lo que podría ser entendible a una CAMO. En este contexto, si el reglamento CAMO incluye el requisito de tener un sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS), entonces se justificaría la inclusión de la definición de “lesión grave” como parte de ese sistema.

2.19 Finalmente, esta definición quedaría como inicialmente fue propuesta:

Lesión grave. *Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:*

- (i) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o*
- (ii) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o*
- (iii) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o*
- (iv) ocasione daños a cualquier órgano interno; o*
- (v) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o*
- (vi) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.*

2.20 La siguiente definición fue la referente a la lista de capacidades en donde inicialmente se planteó:

Lista de capacidades. *Es el documento que indica las limitaciones la organización encargada del mantenimiento de la aeronavegabilidad.*

2.21 Al respecto, el Comité Técnico expuso el análisis que se había realizado en vista de que algunos expertos habían planteado cambiar “lista de capacidades” por “lista de atribuciones”:

- Lista de Capacidades: Se refiere a las habilidades técnicas y competencias específicas que la CAMO posee para llevar a cabo actividades de mantenimiento y supervisión. Esto incluye las capacidades técnicas del personal, los recursos disponibles y la capacidad operativa de realizar tareas de mantenimiento según lo requerido por los procedimientos y estándares.
- Lista de Atribuciones: Se refiere a los permisos, autorizaciones o mandatos específicos que la CAMO tiene legalmente para llevar a cabo ciertas actividades. Estas atribuciones pueden ser otorgadas por autoridades reguladoras y especifican qué tipo de actividades la CAMO está autorizada a realizar según las regulaciones vigentes.

2.22 Por ello, en opinión del Comité Técnico La "lista de capacidades" describe las competencias técnicas, recursos y habilidades que la organización tiene para realizar las actividades de mantenimiento y gestión de la aeronavegabilidad de manera efectiva. Esta lista incluye lo que la CAMO puede hacer, desde la supervisión hasta las evaluaciones de aeronavegabilidad, y las capacidades del personal en términos de formación y experiencia. Por otro lado, "lista de atribuciones" hace más referencia a los permisos o facultades otorgadas a la CAMO, lo que generalmente está relacionado con autorizaciones regulatorias específicas para realizar ciertas funciones bajo la legislación vigente. En un contexto práctico, las atribuciones pueden estar reguladas por las autoridades de aviación civil y se limitan a la autorización de actividades específicas. Sin embargo, en el caso de un requisito para designar lo que una CAMO puede hacer en términos operativos, "lista de capacidades" refleja mejor la idea de las competencias y habilidades disponibles en la organización, que son esenciales para la gestión de la aeronavegabilidad.

2.23 Luego de la exposición del CT los expertos emitieron comentarios:

- El experto de Chile manifestó que debería utilizarse el término “lista de atribuciones” para reflejar mejor la autorización otorgada a una CAMO en relación con tipo, serie y modelo de aeronaves. Indicó que este enfoque permite enlazar el certificado de operación con el alcance real de las actividades que la CAMO podrá ejecutar.
- El experto de Colombia apoyó la propuesta de Chile y argumentó que la práctica en España es referirse a una “lista de atribuciones”, que establece lo que la CAMO puede hacer por tipo y modelo de aeronave. También planteó incluir en la lista actividades específicas como emisión de ARC o permisos especiales.
- El experto de Perú defendió el uso del término “lista de capacidades”, señalando que no se ha identificado un estándar equivalente a “atribuciones” en los documentos normativos de referencia. Propuso mantener “lista de capacidades” e incluir en el CAME los elementos indicados por los expertos, como el tipo de aeronaves autorizadas.
- El experto de Cuba también apoya el término “lista de capacidades” destacando que esta lista siempre determina las limitaciones de la organización y que los detalles pueden estar desarrollados dentro del CAME.
- Uno de los expertos de Brasil sugirió mantener “lista de capacidades” para estar alineados con el LAR 145. Sin embargo, aceptó como válida la propuesta de “atribuciones” si se integran actividades específicas (p. ej., ARC, vuelo especial) e incluso se propuso usar el “código ICAO del tipo de aeronave” para generalizar y no restringir demasiado. El otro experto de Brasil expresó su preocupación y reservas respecto a la propuesta de utilizar exclusivamente el código ICAO del tipo de aeronave (“tipo ICAO”) para identificar la capacidad de una CAMO en lugar de indicar el tipo y modelo específico. Asimismo, explicó que usar solo el código ICAO de tipo (ej. B737) puede ser demasiado general, ya que dentro de un mismo tipo ICAO existen modelos con diferencias significativas (ej. B737-200 vs. B737-800). Algunas CAMO pueden estar autorizadas solo para ciertos modelos y no para otros más recientes del mismo tipo. Por tanto, sugirió mantener la referencia al modelo específico además del tipo, para preservar claridad sobre el alcance real de la capacidad técnica de la CAMO.

2.24 Luego de las exposiciones de los expertos, el Comité Técnico le solicitó al especialista de EASA Ing. Javier Colle su opinión al respecto, quien manifestó que en EASA se tienen dos niveles de detalle: el

certificado, que indica tipo y serie, y el CAME, que desarrolla el detalle operativo y técnico. Asimismo, el término que decidan sobre el contenido de esta Sección que puede ser lista de capacidades, lista de atribuciones o privilegios será la decisión de los expertos encargados del desarrollo de este reglamento pero debe mantenerse al menos la referencia a tipo y serie de la aeronave en el certificado y el CAME debe incluir detalle completo sobre componentes, modelos y límites técnicos que definen el alcance operativo real de la CAMO.

2.25 Considerando todos los comentarios de los expertos, el Comité Técnico plantea que se desarrolle el contenido de esta definición y que durante la reunión presencial se determine si se usará “lista de capacidades” o “lista de atribuciones”, basándose en todas las propuestas de los expertos se concluyó en lo siguiente:

Lista de xxxxxxx

+ *Es el documento que indica las actividades o los alcances y limitaciones autorizadas de la organización encargada de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad indicando el tipo y modelo de aeronave autorizada para realizar la gestión especificadas en el CAME.*

Las xxxxxxx deben ser remplazadas por “capacidades” o “atribuciones” y en los términos de los párrafos en rojo deberá establecerse cuál será el que se utilizará: “actividades” o “alcances o limitaciones” dependiendo de que se decida en las xxxxxxx. La decisión final se determinará en la reunión presencial.

2.26 La siguiente definición correspondió al Manual de organización para el mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME), sobre el particular se aclaró de que el CAME es un documento obligatorio que debe ser aprobado por el Gerente Responsable y aceptado por la AAC, este documento contendrá a estructura organizacional, las atribuciones del personal clave, el ámbito de las actividades, los procedimientos operacionales, el sistema de calidad y los procesos vinculados a la seguridad operacional. Se preciso que aunque podían existir variantes menores en la terminología del título (como “Manual de gestión” en lugar de “Manual de organización”), se acordó mantener el término “Manual de Organización para la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAME)” por consistencia con el título de este reglamento que se está desarrollando.

2.27 Se señaló que el CAME debe incluir de forma clara si existiesen Secciones que deben ser aprobadas por la AAC considerando que las limitaciones de la CAMO son parte esencial de la certificación e irían en dicho documento.

2.28 Luego de las explicaciones brindadas el experto de Chile opinó que el CAME debe contener los detalles técnicos, mientras que el certificado CAMO debe ser más general, solo reflejando el modelo de aeronave.

2.29 Por su parte el especialista de EASA reafirmó que en Europa el CAME cumple un rol clave como documento de referencia técnica y operativa, y que los detalles de capacidades y privilegios específicos deben estar desarrollados allí, no necesariamente en el certificado.

2.30 Los participantes coincidieron que el contenido de la definición está acorde con el documento pero que el título debe alinearse con el contenido del reglamento, por lo que se concluyó que finalmente quedará de acuerdo con el siguiente detalle:

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

Documento aprobado por el gerente responsable de la CAMO y aceptado por la AAC que presenta en detalle la composición de la organización y las atribuciones del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y los sistemas de seguridad operacional.

2.31 A continuación se evaluó la definición de personal de la CAMO, al respecto los expertos de Chile, Colombia y Perú emitieron comentarios y propuestas de mejora en donde se concordó que la definición era clara pero la Nota considera roles que no reflejan el alcance real del personal directamente vinculado a una CAMO, ya que varios de esos perfiles no pertenecen necesariamente a la estructura de una organización CAMO. Por lo tanto se planteó una redacción que refleje que es aplicable al personal de la CAMO. Por lo que esta definición quedaría de acuerdo con lo siguiente:

Personal de la CAMO. *Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.*

Nota. - Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala. Es el personal que realiza las actividades de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad.

2.32 Finalmente, en cuanto a las definiciones se procedió a revisar lo correspondiente a “Suspensión”, en donde se establecía: **Suspensión.** *Se refiere a la interrupción o aplazamiento temporal del certificado de aprobación o de los alcances de la lista de capacidades de la CAMO.* Al respecto, se mencionó que mientras no se defina el término que se utilizará entre “lista de capacidades” y “atribuciones” no se podría concluir cual sería la redacción final, por lo que esta definición se concluirá en la reunión presencial.

2.33 Posteriormente se revisó la Sección CAMO.005, titulado “Aplicación”, en donde se establece el ámbito de aplicación del reglamento CAMO, es decir, a qué organizaciones y situaciones se aplica esta normativa. El texto define en términos generales qué debe cumplir una organización para obtener o mantener un certificado CAMO. En la reunión, este punto fue revisado debido a las numerosas propuestas de mejora presentadas por los Estados. A continuación se detalla el texto original y las principales observaciones de los expertos:

Texto propuesto: **CAMO.005 – Aplicación.** *- En este reglamento se establecen los requisitos que deberá cumplir una organización para poder obtener o mantener el certificado de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y de los elementos para su instalación.*

2.34 La mayoría de los expertos participantes remitieron sugerencias sobre este texto (Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Cuba, Perú, entre otros). Las propuestas de mejora, si bien variaban en redacción, apuntaban a *clarificar y completar el alcance* del requisito. Las principales observaciones fueron:

- **Alcance de aeronaves:** Varios países propusieron referirse a “aeronaves” en plural en lugar de “una aeronave”, dado que una CAMO típicamente gestiona más de una aeronave, o gestionar la aeronavegabilidad en general no se limita a un solo avión. Por ejemplo, Chile sugirió hablar de “aeronaves” en plural.
- **Inclusión de motores, hélices y componentes:** Perú (y otros) recomendaron enumerar explícitamente todos los elementos técnicos cuya aeronavegabilidad entra en el alcance de la CAMO. La propuesta era ampliar la frase “aeronave y los elementos para su instalación” por “aeronaves, motores, hélices y componentes para su instalación”, asegurando así que se contemplen las aeronaves completas y las partes removibles relevantes. Esto alinea el alcance con prácticas internacionales donde una CAMO puede gestionar la aeronavegabilidad de células, motores, hélices y partes asociadas.
- **“Obtener y mantener”:** Se debatió la conjunción utilizada. Algunos expertos sugirieron que debía emplearse “y” en lugar de “o” para enfatizar que la organización debe cumplir los requisitos tanto para obtener el certificado inicial como para mantenerlo vigente en el tiempo. Es decir: “...para poder obtener y mantener el certificado...”. Esta precisión refuerza que los requisitos de este reglamento son aplicables tanto en la fase de certificación inicial como durante la supervisión continua de la CAMO.
- **Clarificación del alcance (caso explotador aéreo):** Argentina propuso agregar una frase para especificar el contexto en que se aplica la CAMO, indicando que se refiere a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la flota de aeronaves de un explotador aéreo para organizaciones que gestionan la aeronavegabilidad en nombre de explotadores aéreos (por ejemplo, aerolíneas), diferenciándolas de otras posibles organizaciones. Sin embargo, otros consideraron que tal especificación podría no ser necesaria dentro de este enunciado general.

2.35 El Comité Técnico indicó que había consolidado las observaciones recibidas para proponer un texto unificado. Se mencionó que algunas ideas inicialmente se habían fusionado incorrectamente, lo que llevó a

reevaluar la forma final del párrafo. Fue presentada una redacción consolidada que incorporaba gran parte de las mejoras sugeridas, y la sometió a la consideración del grupo. En esencia, no hubo objeciones a los cambios propuestos sobre pluralidad, inclusión de componentes y reemplazo de conjunciones, ya que todos entienden que enriquecen la claridad del alcance. Asimismo, nadie se opuso a usar “obtener y mantener” dado que reflejaba mejor la intención del reglamento de exigir el cumplimiento de requisitos de forma continua. Respecto a la frase adicional sobre “flota de aeronaves de un explotador”, sí hubo un breve intercambio: algunos participantes consideraron que ese detalle correspondía más a una Guía u otro documento explicativo que al texto reglamentario, ya que el reglamento debe aplicar a cualquier CAMO sea o no del explotador. Finalmente, no se incluyó explícitamente la mención al explotador aéreo en este requisito general, para no limitar la aplicación potencial de la norma.

2.36 Se aprobó un texto modificado para CAMO.005 que refleja la integración de las propuestas aceptadas. En síntesis, el requisito Aplicación establecerá que *“el presente reglamento contiene los requisitos que debe cumplir una organización CAMO para obtener y mantener su certificado de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves, motores, hélices y componentes para su instalación.”* Esta versión abarca de manera clara todos los elementos y escenarios relevantes, sin añadir restricciones no deseadas. El grupo estuvo de acuerdo en que CAMO.005 debe conservar un propósito declarativo de alcance del reglamento, y que cualquier elemento prohibitivo o sancionatorio no debe incorporarse aquí sino (de ser necesario) en un apartado separado.

2.37 Finalmente se concordó la siguiente redacción:

CAMO.005 – Aplicación

En este reglamento se establecen los requisitos que debe cumplir una organización CAMO para poder obtener y mantener el certificado de como organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y de los elementos para su instalación aeronaves.

2.38 Finalmente fue revisada la propuesta de la Sección CAMO.010, este requisito establecería explícitamente la prohibición de ejercer actividades CAMO sin la certificación correspondiente. A continuación se presentan los detalles del texto propuesto por el experto de Colombia:

CAMO.010

Ninguna organización de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves podrá ofrecer sus servicios, si no cuenta con un certificado de aprobación CAMO vigente, otorgado por la AAC local, (correspondiente) ni podrá hacerlo excediendo las limitaciones de tal aprobación.

2.39 Las opiniones estuvieron divididas. Por un lado, el experto de Colombia (autor de la propuesta) y algunos expertos apoyaron la inclusión de esta disposición, considerando que dotaría al reglamento de una herramienta explícita para prevenir operaciones ilegales o informales de gestión de aeronavegabilidad. Señalaron que tener una prohibición clara fortalece la base legal para que las autoridades sancionen a quien ofrezca servicios CAMO sin certificación, complementando así el régimen de cumplimiento. De hecho, desde el punto de vista del CT, esta cláusula aporta “mayor fuerza jurídica” y ayuda a los inspectores en la fiscalización.

2.40 Por otro lado, varios Estados manifestaron reservas importantes sobre la conveniencia de esta cláusula en el contexto actual. El experto de Brasil planteó la pregunta central: si la adopción del LAR CAMO será voluntaria para los Estados (no obligatoria hasta que cada Estado la implemente), “¿tiene sentido prohibir una actividad cuya certificación no es mandatoria?”. En otras palabras, el experto de Brasil argumentó que imponer en el reglamento modelo una prohibición podría ser contraproducente, dado que en la práctica inicial muchos explotadores podrán seguir gestionando la aeronavegabilidad sin tener una CAMO certificada (porque sus Estados aún no exigirán dicha certificación).

2.41 Uno de los expertos de Perú apoyó esta visión y añadió que, de considerarse necesaria una prohibición, tal vez debería recaer sobre el explotador aéreo y no sobre la CAMO en sí. Es decir, en lugar de decir “ninguna organización CAMO podrá operar sin certificado”, planteó que ningún explotador debería poder

contratar a una CAMO no certificada, trasladando así la responsabilidad al explotador que decide tercerizar la gestión de su aeronavegabilidad. Esta perspectiva busca evitar sancionar directamente a una empresa por no certificarse (si la regulación no lo exige aún), sino impedir que los explotadores usen organizaciones no aprobadas una vez que el sistema esté vigente.

2.42 El experto de Chile también manifestó que no debería incluirse el requisito de prohibición en este momento. Concordó en que podría “generar un problema” y que muchos Estados preferirán no hacer obligatoria la certificación CAMO inicialmente para “no complejizar el tema” con sus explotadores. Señaló que, hoy por hoy, si el LAR CAMO se publica, un explotador podría seguir operando sin CAMO certificada legalmente, ya que la certificación CAMO no sería inmediatamente obligatoria en la mayoría de los Estados. Por tanto, incorporar una prohibición desde el día uno en el texto modelo podría ser inapropiado. El experto de Chile sugirió que, “en el futuro tal vez” sea buena idea incorporar esta restricción, “pero por ahora” prefería dejarla en espera (standby)

2.43 Otro experto de Perú igualmente opinó que el tema es “muy delicado” y merece un análisis más profundo. Se mostró interesado en la idea, pero consideró prudente no apresurar su adopción y también propuso postergar la decisión, coincidiendo en ponerla stand-by para estudiarla con más calma.

2.44 Como se puede apreciar, la esencia del debate giró en torno a la obligatoriedad vs. voluntariedad del esquema CAMO en la región. El CT reconoció la validez de la pregunta del experto de Brasil y explicó que esta posible prohibición se había concebido pensando en futuro, incluso se había contemplado la opción de introducirla con una aplicación diferida una vez que el sistema CAMO madure. Mencionó que en otros requisitos se ha usado un enfoque similar (dar tiempo para adaptación antes de la exigencia). Aun así, ante las preocupaciones, decidió consultar al pleno. Tras escuchar a varios expertos, la sensación general fue que imponer esta prohibición en el texto modelo podría ser prematuro

2.45 No hubo un rechazo total a la idea de fondo – todos coincidieron en que operar sin certificado CAMO no debería permitirse una vez el sistema esté en marcha –, pero el timing y la forma jurídica generaron reserva. Por ello, la mayoría se inclinó por no incluir CAMO.010 por el momento, dejando la puerta abierta a retomarlo más adelante. Cabe mencionar que durante la discusión se sugirió que este punto se evaluara con las autoridades legales de cada Estado y posiblemente en un ámbito presencial donde se pudiera profundizar su implicancia.

2.46 En conclusión, el tema se llevará a la reunión presencial del grupo de expertos, donde se decidirá si:

- a) se incorpora CAMO.010 en el reglamento modelo, quizás con ajustes o condiciones (p.ej. aplicable sólo tras cierto período de transición);
- b) se traslada la prohibición al ámbito de los explotadores aéreos; o
- c) se omite del LAR CAMO, dejando a cada Estado la potestad de regular esa prohibición internamente.

Por ahora, en la versión actual del proyecto de reglamento CAMO, el requisito 110/010 no será parte del texto acordado, a la espera de la decisión final en la reunión presencial.

2.47 En el **Adjunto A** se presenta el avance del trabajo realizado en el Capítulo A del LAR CAMO.

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

3.1 Bajo este asunto, el marco del desarrollo del Reglamento CAMO se acordó la realización de la quinta sesión de trabajo, cuyo propósito será continuar con la revisión del **Capítulo B** con las propuestas de mejora el 10 de junio de 2025 a las 09:00 horas de Lima, Perú.

4. Informe sobre el Asunto 4. Otros asuntos

4.1 Bajo este asunto, se informó a la reunión que se están realizando las coordinaciones para llevar a cabo un taller de tres (3) días dictado por personal de EASA a realizarse en Lima, relacionado con la implementación del reglamento de una CAMO.

4.2 El objetivo es capacitar y aclarar dudas con los expertos que han venido participando activamente en las teleconferencias a fin de que EASA les tramite la experiencia que ellos han tenido durante la implementación de la reglamentación. Para ello, Se espera la presencia física en Lima de los expertos, para lo cual se solicitará a los Estados puedan permitir su participación.

4.3 Asimismo, a fin de lograr la participación del especialista de EASA Ing. Javier Colle se le solicitó su disponibilidad para el mes de agosto a fin de enviar la solicitud oficial que permita ser parte del personal que imparta el Taller.

4.4 Por otro lado. También se informó que se había coordinado con personal de EASA a fin de contar con la participación del señor Colle durante la Reunión con la industria y en el panel de expertos en aeronavegabilidad a llevarse a cabo en septiembre de este año. Su participación, permitirá que el señor Colle presente una nota informativa sobre el CAMO y sea expuesta a la industria.

CAMO.001 – Definiciones

(a) Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:

AAC local. La AAC del Estado donde se **Capítulo A – Generalidades**

- (1) ubica la CAMO ~~que opta por una certificación multinacional.~~
- (2) **AAC del Estado de matrícula.** Estado en el cual esta matriculada la aeronave.
- (3) **Accidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:
 - (i) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - hallarse en la aeronave, o
 - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
 - (ii) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álaves, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o
 - (iii) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1 - Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2 - Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3 - El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del Anexo 13.

Nota 4 - En el Adjunto F del Anexo 13 figura orientación para determinar los daños de aeronave.
- (4) **Acción correctiva.** Es la acción para eliminar o mitigar la(s) causa(s) raíz y prevenir la recurrencia de un incumplimiento detectado existente u otras condiciones o situaciones indeseables. La determinación adecuada de la(s) causa(s) raíz es crucial para definir acciones correctivas efectivas que eviten la recurrencia.
- (5) **Acción preventiva.** Es la acción para eliminar la causa de un posible incumplimiento u otra situación potencialmente indeseable.

- (6) **Cancelación.** Acción de anular o derogar en forma definitiva el certificado de aprobación de la OMA CAMO otorgado por la AAC, por renuncia o por verificación debida y por razones justificadas.
- (7) **Certificado de Aprobación.** Es el documento otorgado por la AAC de un Estado miembro del SRVSOP que acredita que una organización de para la gestión del para el mantenimiento de la aeronavegabilidad ha dado cumplimiento a los requisitos establecidos en el LAR CAMO y en su reglamentación vigente.
- (8) **Competencia.** Habilidad demostrada para aplicar conocimientos y aptitudes, en base a la educación, formación, pericia y experiencia apropiada que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.
- (9) **Constatación.** Se genera en una actividad de certificación o vigilancia de la AAC como resultado de la falta de cumplimiento a un requisito de un Reglamento CAMO, o disposiciones relacionadas con la seguridad operacional, procedimientos de los proveedores de servicio o la falta de aplicación de los textos aprobados y/o aceptados por la AAC.
- (10) **Corrección.** Es la acción para eliminar un incumplimiento detectado.
- (11) **Cultura de seguridad operacional.** Es un conjunto duradero de valores, normas, actitudes y prácticas dentro de una organización, orientado a minimizar la exposición de la fuerza laboral y del público en general a condiciones peligrosas o riesgosas.

En una cultura de seguridad positiva, se promueve una preocupación compartida, un compromiso sólido y una responsabilidad activa con la seguridad.
- (12) **Datos de mantenimiento.** Cualquier dato aprobado o aceptado por la AAC del Estado de matrícula necesario para asegurar que la aeronave o componente de aeronave pueda ser mantenida en una condición tal que garantice la aeronavegabilidad de la aeronave, o la operación apropiada del equipo de emergencia u operacional.
- (13) **Datos de mantenimiento aceptables.** Cualquier dato técnico que comprenda métodos y prácticas aceptables por la AAC del Estado de matrícula y que puedan ser usados como base para la aprobación de datos de mantenimiento. Los manuales de mantenimiento, el manual de la OMA LAR 145, y las circulares de Asesoramiento, son ejemplos de datos de mantenimiento aceptables.
- (14) **Datos de mantenimiento aprobados.** Cualquier dato técnico que haya sido específicamente aprobado por la AAC del Estado de matrícula. Las especificaciones de los certificados de tipo y de los certificados de tipo suplementarios, directrices de aeronavegabilidad y los manuales de la organización que posee el certificado de tipo cuando sea específicamente indicado, son ejemplos de datos de mantenimiento aprobados.
- (15) **Datos sobre seguridad operacional.** Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, que al analizarlo se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.

Nota: Dichos datos sobre seguridad operacional se recopilan a través de actividades preventivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo, entre otros, lo siguiente:

- (a) investigaciones de accidentes o incidentes;
- (b) notificaciones de seguridad operacional;
- (c) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- (d) supervisión de la eficiencia operacional;
- (e) inspecciones, auditorías, constataciones; o
- (f) estudios y exámenes de seguridad operacional

- (16) **Denegar.** Significa no conceder la certificación de una CAMO, al verificar que el solicitante que se encuentra en proceso de obtener el certificado de aprobación como CAMO, no satisface los requerimientos mínimos del reglamento CAMO.
- (17) **Error.** Es una acción o inacción por parte de una persona que puede llevar a desviaciones de los procedimientos o regulaciones aceptadas.
- Nota.** - *Los errores suelen estar asociados con situaciones en las que una secuencia planificada de actividades mentales o físicas no logra alcanzar el resultado previsto o no es adecuada con respecto al resultado esperado, y cuando los resultados no pueden atribuirse únicamente al azar.*
- (18) **Estado del explotador.** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- (19) **Evaluación del riesgo de seguridad operacional.** Es una evaluación basada en el juicio de ingeniería y operativo y/o en métodos de análisis, con el fin de determinar si el riesgo alcanzado o percibido es aceptable o tolerable.
- (20) **Gerente responsable.** Persona de la Administración de alto nivel que tiene autoridad y responsabilidad corporativa y sobre las operaciones de la CAMO para asegurar que todo el mantenimiento requerido por el cliente puede ser financiado y realizado de acuerdo con las normas requeridas por la AAC del Estado participante y el presente reglamento. Es el representante directo ante la AAC y es la persona que se asegura de que el personal de la CAMO cumpla con la reglamentación.
- (21) **Incidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- (22) **Incidente grave.** Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.
- (23) **Información sobre seguridad operacional.** Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o presentados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para compartirlos, intercambiarlos o mantenerlos para la gestión de la seguridad operacional.
- (24) **Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional.** Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.
- (25) **Lesión grave.** *Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:*
- (i) *Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o*
 - (ii) *ocasiona la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o*
 - (iii) *ocasiona laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o*
 - (iv) *ocasiona daños a cualquier órgano interno; o*
 - (v) *ocasiona quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o*

- (vi) *sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.*
- (26) **Lista de xxxxxx.** + Es el documento que indica **las actividades o los alcances y limitaciones** autorizadas de la organización encargada de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad indicando el tipo y modelo *de aeronave autorizada para realizar la gestión especificadas en el CAME.* **A DEFINIR EN REUNIÓN PRESENCIAL**
- (27) **Lista de cumplimiento.** Documento que lista las secciones del LAR CAMO con una breve explicación de la forma de cumplimiento (o con referencias a manuales/documentos donde está la explicación), y que sirve para garantizar que todos los requerimientos regulatorios aplicables son tratados durante el proceso de certificación.
- (28) **Manual de la organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME).** Documento aprobado por el gerente responsable de la CAMO y aceptado por la AAC que presenta en detalle la composición de la organización y las atribuciones del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y los sistemas de seguridad operacional.
- (29) **Material explicativo e informativo (MEI).** Toda aquella información adicional, que ayuda a explicar el significado de un requisito del LAR CAMO.
- (30) **Medios aceptables de cumplimiento (MAC).** Ilustran los medios, métodos o alternativas, pero no necesariamente los únicos posibles, para cumplir con un requisito específico del LAR CAMO.
- (31) **Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional.** La meta proyectada o prevista que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional de la organización.
- (32) **Organización.** Organismo registrado como una entidad legal en cualquier jurisdicción, ya sea dentro o fuera del territorio de un Estado participante. Esta organización puede estar ubicada en más de un lugar y puede ostentar una o más aprobaciones LAR CAMO.
- (33) **Organizaciones para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO).** Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.
- (34) **Peligro.** Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.
- (35) **Personal de la CAMO.** Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.
- Nota** - *Dicho personal comprende, entre otros: tripulaciones de vuelo; controladores de tránsito aéreo; operadores de estaciones aeronáuticas; técnicos de mantenimiento; personal de organizaciones de diseño y fabricación de aeronaves; tripulaciones de cabina; despachadores de vuelo; personal de plataforma y personal de servicios de escala. Es el personal que realiza las actividades de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad.*
- (36) **Política de calidad.** Constituyen las intenciones generales y la dirección de una organización con respecto a la calidad, aprobadas por el gerente responsable.
- (37) **Rendimiento en materia de seguridad operacional.** Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.
- (38) **Riesgo de seguridad operacional.** La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.

- (39) **Seguridad operacional.** Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- (40) **Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS).** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, políticas y los procedimientos necesarios.
- (41) **Supervisión de la seguridad operacional.** Función desempeñada por los Estados para garantizar que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación cumplan con las normas, reglamentaciones y procedimientos conexos en materia de seguridad operacional, e incluye la evaluación de los SMS de los proveedores de servicios, de ser necesario.
- (42) **Suspensión.** Se refiere a la interrupción o aplazamiento temporal del certificado de aprobación o de los alcances de la lista de **capacidades** de la CAMO. **A DEFINIR EN REUNIÓN PRESENCIAL**
- (43) **Ubicación.** Lugar desde el cual una organización, realiza o propone realizar las actividades que requieren una aprobación LAR CAMO.
- (44) **Vigilancia.** Actividades estatales mediante las cuales el Estado verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.

CAMO.005 Aplicación

En este reglamento se establecen los requisitos que debe cumplir una **organización CAMO** para poder obtener y mantener el certificado ~~de~~ **como organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y de los elementos para su instalación aeronaves.**

CAMO.010 Prohibición

Ninguna organización de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves podrá ofrecer sus servicios, si no cuenta con un certificado de aprobación CAMO vigente, otorgado por la AAC local, (correspondiente) ni podrá hacerlo excediendo las limitaciones de tal aprobación. A DEFINIR EN REUNIÓN PRESENCIAL
