



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

**QUINTA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL
SRVSOP (TPEA/05-CAMO) EN PREPARACIÓN AL DESARROLLO DEL REGLAMENTO
APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA
AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

INFORME

(10 de junio 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-2
BRASIL	iii-1
CHILE	iii-1
CUBA.....	iii-1
PANAMÁ	iii-1
PARAGUAY.....	iii-1
PERÚ	iii-2
URUGUAY.....	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. Establecer el termino a utilizarse entre Lista de capacidades y Lista de atribuciones	A2-1
3. Informe sobre el Asunto 3. 3.....Revisión de la propuesta de los cambios del borrador del Reglamento CAMO Capítulo B	A3-E1
4. Informe sobre el Asunto 4. Coordinación con los expertos para programar la Sexta teleconferencia	A4-1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Quinta Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/05) 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 10 de junio de 2025. La reunión se inició a las 09:00 AM y finalizó a las 11.30 AM hora local Lima.

ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 13 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. Establecer el termino a utilizarse entre Lista de capacidades y Lista de atribuciones.
3. Revisión de la propuesta de los cambios del borrador del Reglamento CAMO Capítulo B.
4. Coordinación con los expertos para programar la Sexta teleconferencia.

ii - 6. INFORME

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

iii. LISTA DE PARTICIPANTES**ARGENTINA**

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

BOLIVIA

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

Sergio Sanguenza
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
ssanguenza@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 Morais
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

CUBA

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

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

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

URUGUAY

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

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 13 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. Establecer el termino a utilizarse entre Lista de capacidades y Lista de atribuciones

2.1 Bajo este asunto el Comité Técnico del SRVSOP planteó a debate la necesidad de unificar criterios en torno al uso de los términos “Lista de Capacidades” y “Lista de Atribuciones” dentro del desarrollo reglamentario del LAR CAMO.

2.2 El Comité Técnico, a través de la secretaría, expuso un análisis conceptual y normativo sobre la terminología utilizada tradicionalmente en regulaciones aplicables a Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA) versus las aplicables a Organizaciones para la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO). Se enfatizó que:

- El término “Lista de Capacidades” (Capability List) se encuentra estrechamente vinculado con organizaciones que ejecutan físicamente tareas de mantenimiento y reparación, como las OMA certificadas bajo LAR 145. Esta lista está asociada a las capacidades técnicas, instalaciones, herramientas y personal habilitado para realizar intervenciones físicas sobre aeronaves, motores o componentes.
- En contraposición, una CAMO no realiza tareas de mantenimiento físico, sino que gestiona y coordina el mantenimiento, el cumplimiento de los programas de mantenimiento, la gestión de registros técnicos y, en ciertos casos, la emisión del Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC). Por lo tanto, su alcance se define en función de atribuciones autorizadas por la autoridad, no de capacidades técnicas.

2.3 En tal sentido, el concepto de “Lista de Atribuciones” refleja con mayor precisión la naturaleza operativa y administrativa de una CAMO, en línea con los principios de gestión y no de ejecución directa

2.4 Los expertos de los Estados participantes coincidieron de manera unánime en la necesidad de reemplazar el término “Lista de Capacidades” por “Lista de Atribuciones” en todo el texto normativo del proyecto LAR-CAMO. A continuación, se destacan las principales aportaciones:

- Chile (Alejandro Doren) destacó que, si bien originalmente se trabajó con una estructura inspirada en LAR 145, la evolución normativa y la adopción de modelos EASA permiten distinguir claramente que las CAMO deben tener atribuciones, no capacidades técnicas. Apoyó el cambio como un acto de coherencia conceptual.
- Brasil (José Nuno) y Uruguay (Juan Lovrich) avalaron el uso del término “atribuciones” por su claridad semántica y para evitar confusiones con el ámbito de las OMA.
- EASA (Javier Colle, como asesor) manifestó que, si bien el término “specifications” (especificaciones) es el utilizado en Europa, reconoció que “atribuciones” es equivalente y adecuado para reflejar el enfoque del reglamento propuesto, señalando además que la tendencia europea es a facilitar la comprensión y trazabilidad de las autorizaciones concedidas a las CAMO.
- Perú, Argentina, Bolivia, Colombia y otros Estados también se pronunciaron a favor del uso del término “Lista de Atribuciones”, sin objeciones ni reservas.

2.5 Con base en el consenso alcanzado, el Comité Técnico acordó formalmente que el término “Lista de Atribuciones” será el utilizado en el Reglamento LAR CAMO. Se estableció que esta lista de atribuciones será parte integral del Certificado de Aprobación de la CAMO y en la Circular de Asesoramiento se desarrollarán ejemplos, definiciones y aclaraciones sobre el contenido y la forma de emisión, conforme al método explicativo e informativo propio de la normativa LAR.

2.6 Finalmente se concordó que el término “Lista de Capacidades” queda así reservado exclusivamente para organizaciones bajo el alcance de LAR 145 u otras que realicen funciones de mantenimiento físico autorizado.

3. Informe sobre el Asunto 3. Revisión de la propuesta de los cambios del borrador del Reglamento CAMO Capítulo B.

3.1 Bajo este asunto, los expertos participantes iniciaron la revisión la propuesta del Capítulo B del borrador del Reglamento CAMO. Este capítulo establece los requisitos para la certificación de las organizaciones de gestión para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, para este trabajo el Comité Técnico del SRVSOP expuso una versión revisada del capítulo, la cual incorpora comentarios técnicos de los Estados miembros y ajustes derivados del proceso de armonización con la normativa europea (Parte-CAMO de EASA) y los documentos guía de OACI.

3.2 Se considero la necesidad de establecer los principios generales que rigen la aprobación de las CAMO por ello la importancia de mantener la redacción que exige el cumplimiento integral de los requisitos del capítulo, además de otras secciones aplicables del reglamento.

3.3 CAMO.100 – Solicitud

La Sección CAMO.100 fue objeto de revisión puntual durante la TPEA/05, y se acordaron cambios en los apartados (a)(1), (a)(2), (a)(3), así como la acción a seguir con el literal (b). A continuación se detalla cada uno de estos ajustes y su justificación normativa y técnica:

a) CAMO.100(a)(1): Se sustituyó la mención original a la “AAC del Estado local” por “AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, según corresponda”, este cambio fue propuesto y respaldado por diversos expertos con el objetivo de alinear la redacción a los principios de certificación y vigilancia multinacional contemplados en los LAR y prácticas de reconocimiento mutuo. La expresión utilizada en el texto final permite flexibilidad operativa y jurisdiccional, cubriendo tanto casos de CAMOs vinculadas a explotadores nacionales como aquellas certificadas por un Estado diferente al de matrícula de las aeronaves gestionadas.

Asimismo, se precisó que el solicitante debe presentar su CAME conforme al párrafo CAMO.355 del Capítulo D, en lugar de la Sección CAMO.345 como fue presentado originalmente, el cambio fortalece la trazabilidad regulatoria, asegurando que la presentación del CAME esté alineada con los requisitos específicos establecidos para su contenido y formato. Esta precisión fue sugerida por Chile y Perú, y aceptada por el grupo como una mejora necesaria para evitar ambigüedades en la evaluación inicial.

b) CAMO.100(a)(2): Se introdujo una modificación sustancial derivada del análisis desarrollado en el Asunto 2 de la teleconferencia: la terminología utilizada para referirse al documento que acompaña al certificado de aprobación de la CAMO fue el de lista de atribuciones. Este ajuste fue discutido y consensado por los expertos. Se concluyó que el término “Lista de Atribuciones” describe de manera más precisa el alcance funcional autorizado a una CAMO, dado que estas organizaciones no ejecutan mantenimiento físico, sino que gestionan técnicamente la aeronavegabilidad, en coordinación con organizaciones de mantenimiento aprobadas. Por ello, se concluyó que se utilizará exclusivamente el término “Lista de Atribuciones”.

c) CAMO.100(a)(3): No hubo comentarios y se mantuvo la propuesta.

d) CAMO.100(b): Este literal introduce una exigencia fundamental en línea con lo establecido por el Anexo 19 de la OACI, y con las prácticas armonizadas con EASA y otros marcos regulatorios de vigilancia continua, en donde se establece la implementación del SMS como condición previa a la certificación de una organización que gestionará la aeronavegabilidad de aeronaves, flotas o explotadores.

Comentarios de los expertos:

- Ecuador, Perú y Chile coincidieron en mantener el requisito, pero señalaron que no todas las CAMO tienen el mismo nivel de complejidad operacional. Por ello, propusieron desarrollar una guía de implementación escalonada del SMS, considerando el tipo de aeronaves gestionadas (complejas o no), y la vinculación de la CAMO a un explotador certificado.
- Colombia sugirió incluir en el material explicativo e informativo (MEI) que el grado de complejidad del SMS sea proporcional a las actividades autorizadas, siguiendo el principio de “proporcionalidad operativa” que ya se aplica en otras normas LAR.

Se acordó diferir la decisión del contenido de este literal aplicable al SMS para la reunión presencial, a fin de consensuar criterios comunes para todos los Estados del SRVSOP, especialmente en lo relativo a CAMOs pequeñas o vinculadas a operadores estatales o no comerciales.

Finalmente esta Sección quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.100 Solicitud

(a) *La solicitud para la aprobación de una organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) o para la modificación de una aprobación existente, debe ser realizada en la forma y manera que prescribe la AAC del Estado ~~local~~ del explotador y/o de matrícula, según corresponda, firmada por el Gerente Responsable y presentada en un formulario con el número requerido de copias de:*

- (1) *su manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) y/o sus enmiendas, requerido por el párrafo ~~CAMO.345~~ CAMO.355 del capítulo D de este reglamento;*
- (2) *las especificaciones relativas a las operaciones ~~la lista de capacidades~~ lista de atribuciones; y*
- (3) *la lista de cumplimiento en la cual la CAMO establezca el cumplimiento de cada requisito del LAR CAMO que sea aplicable.*

(b) *Un solicitante para una aprobación como CAMO debe establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional con sus elementos desarrollados aplicables y aceptables para la AAC previo a la emisión del certificado. (A REVISARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)*

3.4 CAMO.105 – Aprobación

a) Durante el análisis del artículo CAMO.105 del Capítulo D, los expertos del TPEA abordaron dos modificaciones puntuales al texto original, las cuales fueron aceptadas por consenso técnico:

- Se sustituyó la referencia genérica a la AAC del “Estado local”, por la expresión más precisa: “AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, según corresponda”
- Se mejoró la redacción inicial del artículo agregando el verbo “solicitar”, con el objetivo de reflejar de manera explícita que la CAMO debe solicitar una aprobación ante la AAC antes de iniciar operaciones.

b) El contenido final de esta Sección quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.105 Aprobación

Una CAMO que cumpla con los requisitos establecidos en este reglamento y que haya realizado el pago de los derechos estipulados por la AAC del Estado del explotador ~~local~~ y/o de matrícula, cuando corresponda, tiene derecho a ~~la~~ solicitar una aprobación LAR CAMO en sus diferentes ubicaciones.

3.5 CAMO.110 - Certificado y alcance de la aprobación

a) CAMO.110 (a): Este literal no fue objeto de observaciones ni recibió comentarios por parte de los expertos. El Comité Técnico presentó el texto, y fue aceptado sin modificaciones por los expertos.

b) CAMO.110 (b): El texto original incluía “lista de capacidades” o “especificaciones de operación (OpSpecs)”, estos términos fueron reemplazados por “Lista de Atribuciones”. Este cambio forma parte del consenso técnico alcanzado en el Asunto 2, donde se estableció que para efectos de una CAMO, el término correcto y normativamente apropiado es “lista de atribuciones”.

c) CAMO.110 (c): La propuesta de esta Sección indicaba que la lista de capacidades establecía el alcance del trabajo autorizado, incluyendo referencia a tipo/fabricante/serie, esta sección fue objeto de discusión sustantiva durante la reunión. Los expertos consideraron que la redacción era confusa, extensa y ambigua en cuanto a los elementos que debían figurar en la autorización.

Los expertos plantearon una nueva redacción: “La lista de atribuciones debe establecer el alcance y limitación de los trabajos que cubre el certificado de aprobación.”

Esta nueva redacción fue aprobada por consenso y reemplaza por completo la propuesta original, para el cambio se consideró lo siguiente:

- Se eliminó la mención a tipo de aeronave por fabricante/serie, dejando ese nivel de detalle para el contenido propio de la lista y no para la norma general.
- Se buscó claridad, concisión y correspondencia directa con lo que se ha definido como “atribuciones” en el artículo CAMO.135.

d) El contenido final de esta Sección quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.110 Certificado y alcance de la aprobación

(a) La aprobación de una CAMO está indicada en el certificado de aprobación que otorga la AAC.

(b) Ninguna persona debe operar una CAMO sin el certificado de aprobación o infringiendo dicho certificado o sus especificaciones de operación (OpSpecs) su lista de capacidades lista de atribuciones.

(c) Las OpSpecs deben La lista de capacidades lista de atribuciones debe establecer el alcance y limitación de los trabajos que cubre la aprobación a través del certificado según el fabricante y modelo de aeronave autorizada para realizar gestión.

La lista de atribuciones debe establecer el alcance y limitación de los trabajos que cubre el certificado de aprobación.

(d) El alcance del trabajo debe estar especificado en el manual de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) de acuerdo con la Sección CAMO.355.

3.6 CAMO.115 – Duración de los certificados

- a) CAMO.115 (a): Se actualizó la referencia normativa interna, reemplazando por la remisión directa a CAMO.140, que regula la validez continua de la aprobación. Asimismo, se incluyó explícitamente el término “revocado”, para enumerar de forma completa todas las formas de terminación formal de la validez del certificado, conforme al principio de tipicidad administrativa. Ambos ajustes fueron acordados por consenso durante la reunión y quedaron reflejados como parte de la versión final del inciso
- b) CAMO.115 (b): Para esta Sección los expertos debatieron si debía mantenerse la referencia a un período máximo de 24 meses entre auditorías o si debía adoptarse una redacción más flexible, basada únicamente en el análisis de riesgo.

Comentarios de los expertos:

- Perú y Uruguay, entre otros, manifestaron preocupación respecto a eliminar completamente el período de vigilancia máxima. Señalaron que, aunque el análisis de riesgo es una buena práctica, podría generar inseguridad jurídica si no se establece al menos un intervalo de referencia.
- Chile apoyó el enfoque basado en riesgo, señalando que una frecuencia fija puede ser ineficiente y no necesariamente adaptativa al desempeño real de la CAMO. Indicó que la norma debe permitir a la AAC ajustar los ciclos de vigilancia según el perfil de cumplimiento de cada organización.
- Bolivia propuso una solución intermedia: mantener una periodicidad máxima de 24 meses como referencia, pero permitiendo su modulación a partir del análisis de riesgo, sin dejar el texto totalmente abierto.

Se reconoció que algunos Estados aún no tienen madurez en la implementación plena de esquemas de vigilancia basados en riesgo, lo que dificultaría armonizar la aplicación si no se incluye un mínimo referencial.

Dado que no se alcanzó consenso entre los Estados participantes respecto a eliminar o mantener el período de 24 meses, se acordó formalmente postergar la decisión sobre la redacción final del literal (b) en la RPEA/21 presencial.

Se mantuvieron los dos textos tratados en el borrador de este Capítulo a fin de dejar evidencia de lo tratado.

- c) CAMO.115 (c): Esta Sección fue propuesta por el experto de Colombia, el cual fue objeto de revisión técnica detallada por parte de los expertos del TPEA, al evaluarse su coherencia con el resto del Capítulo B y con los principios aplicables a la certificación y vigilancia de CAMOs en el marco del SRVSOP.

Se resaltó que el Reglamento CAMO establece en su artículo CAMO.140 que los certificados tienen vigencia indefinida, siempre que se mantenga el cumplimiento normativo. Introducir un mecanismo de renovación periódica automática cada dos años resultaría contradictorio y redundante, ya que la vigilancia continua cubre este objetivo sin necesidad de vencimientos formales.

También se analizó que, la referencia a “la fase de inspección y demostración (Fase IV)” como punto de inicio del conteo bianual fue considerada imprecisa y fuera de contexto. Por ello, los expertos consideraron que a Fase IV es parte del proceso de certificación inicial, no un evento de referencia jurídica para establecer ciclos de renovación.

Algunos expertos manifestaron que mantener esta disposición podría llevar a interpretar que la validez del certificado CAMO se encuentra condicionada al plazo, cuando en realidad lo está al cumplimiento sostenido de los requisitos.

Luego de analizar estos puntos, y sin objeciones por parte de los Estados participantes, los expertos acordaron eliminar completamente el literal CAMO.115(c) del texto normativo.

- d) El contenido final de esta Sección quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.115 Duración de los certificados

(a) *El certificado de aprobación de una CAMO se mantendrá vigente según lo establecido en la sección ~~CAMO.135~~ CAMO.140 o hasta que se renuncie a él, sea revocado, suspendido o cancelado por la AAC que lo otorgó de conformidad con lo requerido en la sección CAMO.145.*

(b) *La vigencia indefinida del certificado de aprobación emitido a una CAMO estará sujeta al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría que realizará la AAC que otorgó la aprobación, cuyos períodos no deberán exceder los 24 meses, de acuerdo con el programa de vigilancia que al efecto tenga establecida dicha autoridad para las CAMO. (A REVISARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)*

La vigencia indefinida del certificado de aprobación emitido a una CAMO estará sujeta al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría que realizará la AAC que otorgó la aprobación basada en un análisis de riesgo para la realización de la inspección. (A REVISARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)

~~(c) La vigencia indefinida del certificado de aprobación emitido a una CAMO estará sujeta al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría que realizará la AAC que otorgó la aprobación, cuyos períodos no deberán exceder los 24 meses, de acuerdo con el programa de vigilancia que al efecto tenga establecida dicha autoridad para las CAMO.~~

3.7 CAMO.120 – Accesibilidad y disponibilidad del certificado

- a) Los expertos consideraron que el contenido general de este requisito no generó observaciones de fondo, los expertos identificaron que el término “lista de capacidades” debía corregirse, de conformidad con el acuerdo ya adoptado en el Asunto 2 de la agenda.

- b) El contenido final de esta Sección quedaría de acuerdo con el siguiente detalle:

CAMO.120 Accesibilidad y disponibilidad del certificado

Cada CAMO debe mantener accesible y disponible el certificado de aprobación y ~~las OpSpees lista de capacidades~~ lista de atribuciones para el público y la AAC.

3.8 LAR CAMO.125 – Limitaciones del certificado

- a) En la revisión de esta Sección lo primero que se discutió fue el cambio del título de Alcances y limitaciones por “Limitaciones del certificado”, los expertos manifestaron que el título propuesto refleja de forma más adecuada el objetivo de la Sección: establecer las condiciones bajo las cuales la CAMO puede o no ejercer sus atribuciones, en función de la disponibilidad de recursos clave.
- b) Otro cambio importante realizado a esta Sección es el cambio de la redacción de forma negativa a forma afirmativa condicionada. Esto se realizó considerando que esta estructura normativa, en forma negativa, expresaba una prohibición genérica, y podía interpretarse de manera ambigua o excesivamente restrictiva, al no aclarar en qué circunstancias la CAMO sí podría ejercer sus funciones. Además, presentaba cierta inconsistencia con el enfoque de “limitaciones sujetas a condiciones” adoptado en otros artículos del Capítulo B. Para realizar este cambio se ha considerado los elementos mínimos habilitantes para ejercer funciones, sin recurrir a prohibiciones abstractas. Se privilegia una lectura afirmativa orientada al cumplimiento y no a la restricción. La nueva redacción mejora la trazabilidad para el inspector, ya que la autoridad puede verificar de forma objetiva si se cumplen las condiciones para que la CAMO ejerza sus funciones. Esto permite una evaluación basada en evidencia, útil tanto para auditorías internas como para inspecciones de vigilancia estatal.
- c) CAMO.125 (a): Eliminación del párrafo “motor de aeronave, hélices y partes piezas conexas”. Se eliminó esta parte de la redacción porque las CAMO gestionan aeronaves como unidades completas, y no elementos individuales. Esta distinción es más apropiada en el contexto de OMAs (LAR 145), no para la gestión de aeronavegabilidad. También se buscó simplificar la redacción, manteniéndola coherente con el enfoque sistémico de la CAMO. Asimismo, se modificó el termino Lista de Capacidades por “Lista de atribuciones”, esta modificación forma parte del cambio de terminología consensuado bajo el Asunto 2 de la agenda.
- d) CAMO.125 (a)(1): no se propusieron cambios.
- e) Posterior al requisito CAMO.125(a)(1) el experto de Perú planteó incluir el requisito: “procedimientos de calidad que permitan la validación de equipamientos, herramientas y materiales utilizados por la organización de mantenimiento contratada, según lo requerido en la Sección CAMO.311 del Capítulo D de este reglamento”

Los expertos manifestaron que el contenido propuesto ya está regulado de forma suficiente en la Sección CAMO.311, donde se detallan las obligaciones de la CAMO respecto a la subcontratación y control de proveedores, incluyendo la evaluación de su sistema de calidad y sus recursos técnicos.

Se señaló que la responsabilidad por la validación de equipamiento y materiales recae primariamente en la organización de mantenimiento, y el rol de la CAMO es verificar que dicha OMA tenga un sistema aprobado por la AAC, no duplicar su gestión técnica.

Tras considerar los argumentos, el grupo de expertos decidió no incluir la propuesta en el texto final del artículo CAMO.125.

- f) CAMO.125 (a)(2): En esta Sección, no se registraron comentarios u observaciones por parte de los expertos participantes. Todos los representantes estuvieron de acuerdo con la propuesta de modificación, consistente en sustituir la referencia normativa de CAMO.325 por CAMO.315. Esta enmienda fue considerada adecuada y alineada con la estructura lógica del reglamento, por lo que fue aprobada por consenso sin objeciones.

- g) CAMO.125 (a)(3): Durante la revisión de esta Sección, los expertos acordaron introducir una enmienda clave que establece que la organización debe contar con personal “suficiente y competente” para garantizar el cumplimiento de los requisitos de la Parte CAMO. Esta modificación responde a la necesidad de reforzar el requisito no solo en términos de presencia de personal, sino en dos dimensiones complementarias:
- Suficiencia, entendida como la cantidad adecuada de personal, de acuerdo con el volumen y complejidad de las aeronaves gestionadas.
 - Competencia, definida en términos de conocimientos, habilidades y experiencia necesarias para cumplir eficazmente con las responsabilidades asignadas.

Asimismo, y con el fin de proporcionar una base normativa específica, se acordó incluir la nueva Sección CAMO.305, la cual define las condiciones que deben cumplir las personas autorizadas a emitir el Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC). Esta sección detalla los criterios de competencia y suficiencia aplicables a estos responsables técnicos.

A fin de que no existan dudas de interpretación sobre estos dos termino que son parte de esta Sección “suficiencia y competencia” se encargo al Comité Técnico que en la Circular de Asesoramiento que se desarrolle, se incluya un método explicativo e informativo (MEI) que aclare estos dos puntos.

- h) La reunión aprobó por consenso tanto la modificación del texto en CAMO.125(a)(3) como la inclusión de CAMO.305. El contenido final de esta Sección quedaría de acuerdo con el siguiente detalle:

***CAMO.125 ~~Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpees) Alcances y limitaciones~~
Limitaciones del certificado***

(a) La CAMO, ~~no~~ solo puede realizar la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, a una aeronave, ~~motor de aeronave, hélices y partes~~ ~~piezas conexas~~ para los cuales está aprobada, de acuerdo con ~~sus OpSpees certificado y lista de capacidades~~ ~~lista de atribuciones~~ siempre que tenga disponible ~~alguno~~ de los siguientes elementos:

- (1) Instalaciones según lo requerido en las secciones CAMO.310 del Capítulo D de este reglamento; y*
~~procedimientos de calidad que permitan la validación de equipamientos, herramientas y materiales utilizados por la organización de mantenimiento contratada, según lo requerido en la Sección CAMO.311 del Capítulo D de este reglamento; y~~
- (2) datos de mantenimiento según lo requerido en la sección CAMO.325315 del Capítulo D de este reglamento; y*
- (3) personal ~~suficiente y~~ competente según lo requerido en la sección CAMO.300 y sección CAMO.305 del Capítulo D de este reglamento.*

3.9 CAMO.130 – Privilegios

- a) CAMO.130 (a): Solo se propusieron cambios de forma con el objetivo de mejorar la redacción y asegurar una comunicación clara y precisa, conforme a los principios de lenguaje claro promovidos por el SRVSOP.
- b) CAMO.130 (b): Durante la revisión del apartado CAMO.130(b), se analizaron en detalle los literales (b)(1) al (b)(4), con diversas propuestas de mejora enfocadas en clarificar y actualizar el alcance de los privilegios otorgados a las organizaciones CAMO
- (b)(1): Se presentaron tres redacciones alternativas:
 - La redacción original restringía el privilegio en casos donde el explotador contara con una CAMO aprobada bajo su propio certificado AOC.

- El experto de Chile propuso una redacción más general: “Gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, según corresponda”, con el objetivo de flexibilizar la disposición para incluir distintos contextos operativos sin limitar el privilegio exclusivamente a operadores comerciales.
- Colombia, presentó una segunda alternativa: “Gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de transporte aéreo comercial que figuren tanto en su certificado de aprobación como en el certificado de operador explotador aéreo (AOC)”, enfatizando la trazabilidad normativa entre la CAMO y el AOC del operador aéreo comercial.

Estas versiones fueron debatidas ampliamente, y el Comité Técnico acordó seguir analizando su redacción final en la reunión presencial para reflejar con claridad los escenarios de aplicación sin ambigüedad regulatoria.

- (b)(2): Este párrafo fue aceptado con mejoras en la redacción para reforzar el vínculo entre las aeronaves gestionadas y su inclusión tanto en el certificado de la CAMO como en el AOC del operador.
- (b)(3): Este punto trató la subcontratación de tareas de mantenimiento. Se propusieron dos versiones de redacción. La opción planteada por Chile fue: “Gestionar las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad subcontratadas, con una organización que opere bajo un sistema de gestión de la seguridad operacional, según lo indicado en su certificado de aprobación.” Este texto busca asegurar que toda organización subcontratada cuente con un SMS, conforme a lo establecido en el Anexo 19 de la OACI.

Seguidamente, surgió una duda por parte del experto de Uruguay, quien expresó no entender completamente a qué se refería este requisito, particularmente en cuanto a cómo se verificaría la existencia o validez del sistema de gestión en la organización subcontratada.

El Comité reconoció la necesidad de clarificar cada uno de los párrafos revisados y continuar su análisis en la reunión presencial.

- (b)(4): Se discutió la redacción del privilegio relativo a la emisión del ARC. Se propuso reemplazar “extender” por “emitir” y se aclaró que la CAMO podría emitir el ARC por un máximo de dos veces con validez de un año cada vez, siempre que no existan indicios de que la aeronave no sea aeronavegable. La propuesta fue aceptada, introduciendo mejoras de forma y precisión técnica, y alineándola con los principios del entorno controlado establecidos en la Parte CAMO.
- c) En relación con los literales (c) y (d) de esta Sección, los expertos acordaron tratarlos en la reunión presencial
- d) Asimismo, se señaló que los privilegios otorgados a una CAMO constituyen un conjunto de facultades formalmente concedidas por AAC a través del certificado correspondiente y la lista de atribuciones. Por tanto, estos privilegios:
- No son inherentes a la existencia de la CAMO, sino que dependen de su autorización expresa.
 - Deben entenderse como las actividades que la organización está habilitada a realizar, dentro del marco regulatorio y conforme a las condiciones de su aprobación.
 - Pueden ser modificados, suspendidos o revocados en caso de que la CAMO incurra en infracciones o deje de cumplir con los requisitos normativos, en especial los relacionados con la gestión de la seguridad operacional y la conformidad técnica.

Esta conceptualización fue considerada esencial para entender el alcance práctico de los literales (b) al (d). En ese contexto, el Comité Técnico acordó que, dado el peso regulatorio de los literales (c) y (d)

los cuales introducen nuevos privilegios con potencial impacto en la estructura de vigilancia, su análisis requería un tratamiento detallado en la próxima reunión presencial, donde se contará con la participación simultánea de inspectores, asesores jurídicos si así lo estiman los Estados y expertos operativos.

e) El contenido final de esta Sección quedaría de acuerdo con el siguiente detalle:

CAMO.130 Privilegios

(a) *Las tareas que la CAMO puede realizar deben estar especificadas en el manual para la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME).*

(b) *Las CAMO con arreglo al presente reglamento podrán:*

(1) *gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, ~~excepto las destinadas al transporte aéreo comercial~~ que figuren en el certificado de ~~operador~~ explotador aéreo (AOC) y donde el explotador tenga autorizadas en su propio CAMO;*

gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, según corresponda. (POPUESTA DE EXPERTO DE CHILE – A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)

gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de transporte aéreo comercial que figuren tanto en su certificado de aprobación como en su el certificado de operador explotador aéreo (AOC) (SEGUNDA PROPUESTA – A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)

(2) *gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de transporte aéreo comercial que figuren tanto en su certificado de aprobación como en su certificado de operador aéreo (AOC);*

(3) ~~organizar~~ *gestionar la realización de tareas limitadas al mantenimiento ~~de los modelos~~ de la aeronavegabilidad con una organización subcontratada, que opere bajo un sistema de gestión de seguridad operacional, según lo indicado en el certificado.*

gestionar las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad subcontratadas, con una organización que opere bajo un sistema de gestión de la seguridad operacional, según lo indicado en su certificado de aprobación. (PROPUESTA DE EXPERTO DE CHILE – A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)

(4) ~~Extender~~ Emitir un certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) para aeronaves que se encuentran en un entorno controlado un máximo de dos veces la validez del ARC que haya emitido la AAC, por un periodo de un año en cada ocasión, a menos que haya pruebas o razones para suponer que la aeronave no es ~~está en condiciones~~ aeronavegables.

(c) *Las CAMO podrán obtener, además, la aprobación para efectuar las revisiones de la aeronavegabilidad contempladas en la Sección ~~CAMO.355~~ CAMO.330 y emitir una recomendación para la revisión de aeronavegabilidad a la AAC bajo las condiciones del ítem AP.2.4 (b) del Apéndice 2 de este reglamento. (A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)*

(d) *Una ~~organización~~ CAMO que posea los privilegios mencionados en el punto (c) podrá ser además aprobada para emitir un permiso de vuelo de acuerdo a la Sección 21.870 y 21.875 del LAR 21 para ~~la~~ una aeronave en particular para la cual la organización está aprobada para emitir el ARC cuando la organización certifique la conformidad con las condiciones de vuelo aprobadas, sujeto a un procedimiento adecuado en el CAME establecido en el Apéndice 1 de este reglamento. (A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)*

3.10 CAMO.135 – Lista de atribuciones

a) Se acordó sustituir el término “lista de capacidades” por “lista de atribuciones”, con el objetivo de reflejar de forma más precisa el alcance funcional y normativo de las actividades que puede ejercer la

CAMO en cada ubicación aprobada. Este cambio busca mayor alineación con el lenguaje operativo utilizado por las autoridades del sistema regional.

- b) En el literal (c) se reforzó que la lista de atribuciones debe identificar cada aeronave por marca y modelo, incluyendo las limitaciones específicas de la gestión de la aeronavegabilidad (por ejemplo: datos técnicos, planificación, etc.). Se eliminó la propuesta de incluir: (ingeniería, planificación, calidad, etc.) para evitar ambigüedades y dejar espacio a una mejor descripción caso por caso.
- c) En el literal (d) fue incluido el termino suficiente además de la competencia del personal cuando se realice la autoevaluación para incluir una aeronave. Asimismo, se encargo al Comité Técnico que en la circular de asesoramiento se explique en un MEI el termino equipamiento a que se refiere para esta parte de la Sección CAMO.135 (d).
- d) En la revisión del literal (f) en el cual establece el procedimiento para que una CAMO solicite la inclusión de un nuevo modelo de aeronave en su lista de atribuciones. La propuesta fue considerada adecuada, ya que:
 - Establece de forma clara que la CAMO debe enviar su solicitud acompañada de una autoevaluación técnica justificativa que respalde su capacidad para gestionar la aeronave propuesta.
 - Se enfatizó la importancia de que este procedimiento sea obligatorio salvo que exista una alternativa previamente aprobada por la AAC, otorgando así flexibilidad normativa a los Estados, sin comprometer el estándar de supervisión.
 - Se mantuvo la exigencia de que dicha autoevaluación sea previamente firmada por el responsable técnico, como ya se establece en el literal (e).

Durante la discusión, se sugirió afinar la redacción para eliminar duplicidades lingüísticas (“para al solicitar incluir una por un modelo”) y asegurar el uso coherente del término “atribuciones” en lugar de “capacidades”.

- e) En el literal (g) se reforzó que no solo deben mantenerse las autoevaluaciones, sino también los soportes técnicos correspondientes (evidencia objetiva de capacidad) por ello que se incluyó este término, asegurando trazabilidad y cumplimiento verificable.
- f) El trabajo de revisión de esta Sección permitió desarrollar cada ítem de la misma de acuerdo con el siguiente detalle:

CAMO.135 ~~Lista de capacidades~~ **Lista de atribuciones**

- (a) *Para cada ubicación de la CAMO se debe preparar y mantener actualizada una lista de ~~capacidades~~ atribuciones aprobada por la AAC local y posteriormente por la AAC del Estado de matrícula, según corresponda, al cual la CAMO haya requerido certificación según este reglamento.*
- (b) *La CAMO no puede realizar la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a las aeronaves hasta tanto las aeronaves estén incluidas en la lista de ~~capacidades~~ atribuciones y sean aprobados por la AAC que otorgó la certificación de acuerdo a lo requerido en este reglamento.*
- (c) *La lista de ~~capacidades~~ atribuciones debe identificar cada aeronave por marca y modelo indicando las limitaciones de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (~~ingeniería, planeación, calidad, etc.~~).*
- (d) *Para incluir una aeronave ~~o componente de aeronave~~ en la lista de ~~capacidades~~ atribuciones, la CAMO debe realizar una auto-evaluación para asegurar que se cuenta con las instalaciones, equipamientos, datos de mantenimiento y personal ~~suficiente~~ y competente.*
- (e) *El documento de la auto-evaluación debe ser firmado por el gerente responsable registrando la*

fecha y debe mantenerse en archivo por la CAMO.

- (f) *La CAMO para ~~el~~ solicitar incluir un modelo de aeronave en la lista de capacidades atribuciones debe enviar la solicitud junto con una copia de la auto-evaluación para su aprobación a la AAC del Estado que otorgó la certificación a la CAMO, a menos que exista un procedimiento diferente aprobado por dicha AAC.*
- (g) *Las auto-evaluaciones con los respectivos soportes deben estar disponibles en las instalaciones de la CAMO para ser inspeccionadas por la AAC del Estado que otorgó la certificación cuando sean solicitadas.*
- (h) *La CAMO mantendrá los registros de las auto-evaluaciones por dos (2) años contados a partir de la fecha de aprobación de la enmienda de la lista de capacidades atribuciones por parte de la AAC que otorgó la certificación.*

3.11 CAMO.140 – Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación

- a) En relación con la Sección (a) que tiene 4 numerales los expertos manifestaron que la frase “... y sus actos delegados y ejecutados” los expertos manifestaron ciertas dudas sobre el significado y alcance de esa expresión, en especial sobre a qué actos normativos específicos se refería. No hubo una definición clara acordada en la sesión, y el Comité Técnico reconoció la necesidad de precisar o ejemplificar su aplicación normativa, para ello se acordó revisar este punto en la reunión presencial.
- b) Con relación a las Secciones CAMO.140 (a)(2) y CAMO.140 (a)(4) los expertos no manifestaron ninguna objeción a la propuesta.
- c) En relación con la Sección CAMO.140 (a)(3) se hizo un ajuste editorial y de precisión normativa, sustituyendo el término “entregado” por “retornado” y se agregó la expresión “a la AAC” para dejar explícito que la devolución del certificado debe ser formalizada ante la autoridad competente. Este cambio busca reflejar mejor el proceso de renuncia voluntaria del certificado, asegurando trazabilidad documental.
- d) Referente a la Sección CAMO.140(b), se explicó que su desarrollo es para que los explotadores aéreos certificados que operan con una CAMO, la terminación, suspensión o revocación del AOC invalida automáticamente el alcance del certificado CAMO respecto a las aeronaves que figuran en dicho AOC. Esta disposición fue justificada con base en el principio de que la CAMO depende de un vínculo jurídico vigente con el explotador, y que no puede ejercer privilegios sobre aeronaves cuya operación comercial haya sido formalmente interrumpida por decisión de la AAC. Asimismo, la incorporación del requisito “salvo que la AAC indique expresamente lo contrario” es para otorgar flexibilidad al Estado en casos excepcionales o por razones operativas justificadas.
- e) La Sección CAMO.140 (c), es para los casos en que una CAMO es contratada por múltiples explotadores pertenecientes a un mismo grupo empresarial. En estos escenarios, se acordó que la pérdida del AOC de uno de los explotadores no afectará automáticamente la validez del certificado CAMO, siempre que existan contratos de gestión vigentes con otros miembros del grupo. Esta medida busca evitar interrupciones innecesarias en los servicios CAMO cuando la organización opera dentro de una estructura empresarial con varias entidades operativas. No obstante, se aclaró que si el contrato con el explotador afectado deja de tener efecto, cesan también los privilegios vinculados a esa relación contractual.
- f) El contenido final de esta Sección quedaría de acuerdo con el siguiente detalle:

CAMO.140 Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación

- (a) *A menos que la aprobación haya sido previamente cancelada o la CAMO haya renunciado, la validez continua de la aprobación como organización, dependerá de:*

- (1) que la CAMO se mantenga en cumplimiento con lo requerido en este *reglamento y sus actos delegados y de ejecución*; **(A TRATARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)**
 - (2) que la AAC del Estado que otorgó la certificación y/o de matrícula tenga acceso a la CAMO para determinar el continuo cumplimiento con este reglamento;
 - (3) que el certificado no haya sido ~~entregado~~ **retornado** voluntariamente a la AAC ni revocado; y
 - (4) el pago por parte de la CAMO de cualquier cargo debidamente establecido por la AAC del Estado que otorgó la certificación y/o de matrícula.
- (b) Para los explotadores aéreos certificados con una CAMO la terminación, suspensión o revocación del certificado ~~de como~~ **explotador aéreo (AOC) invalida automáticamente el certificado los alcances** de la CAMO en relación con las matrículas de aeronaves especificadas en el AOC, salvo que la AAC indique expresamente lo contrario.
- (c) No obstante lo indicado en el punto (b), cuando la CAMO haya sido contratada por explotadores que forman parte de un mismo grupo empresarial de transporte aéreo, la terminación, suspensión o revocación del AOC no invalida automáticamente el certificado de la CAMO. En este caso, el contrato para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad queda sin efecto.

3.12

CAMO.145 – Revocación, cancelación o suspensión del certificado

- a) Bajo esta Sección fue incluido el termino “Revocación” en donde se reconoció que la revocación representa una acción administrativa de carácter permanente, a diferencia de la suspensión o cancelación, y por tanto, su inclusión explícita en esta sección era técnicamente necesaria para cubrir todos los escenarios de pérdida de validez del certificado. El Comité explicó que la figura de la revocación ya está prevista en el Manual de aeronavegabilidad (Doc 9760) y el Anexo 8 de la OACI, en referencia a la revocación de certificados de tipo, pero su principio es aplicable también a certificados de aprobación organizacional, como el CAMO. Por lo tanto, la incorporación del término se justifica también para alinear el lenguaje reglamentario con los procedimientos legales nacionales que lo contemplan, que en muchos Estados establecen formalmente la revocación como medida sancionadora o administrativa.
- b) En la Sección CAMO.145(a) fue sustituido el termino “ley” por “reglamento nacional” en vista de que el término “ley” fue considerado demasiado restrictivo y jurídicamente impreciso en el contexto de procedimientos administrativos aplicables a la revocación, suspensión o cancelación de certificados. En muchos Estados, los procedimientos aplicables a estos actos no están establecidos en la ley formal, sino en reglamentos, resoluciones administrativas o manuales aprobados por la autoridad aeronáutica. También se sustituyó el término “organizaciones de mantenimiento” por “organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad”. El uso de “organizaciones de mantenimiento” no era correcto en el contexto de esta sección, ya que se refiere al ámbito específico de la CAMO, que no realiza mantenimiento físico, sino que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- c) Sección CAMO.145 (b), los expertos del Comité Técnico concluyeron que la referencia a componentes específicos como “motor de aeronave, hélice o partes conexas” resultaba innecesaria y redundante.
- d) En relación con la Sección CAMO.145 (c), se observó que el término anterior “sin demora” era ambiguo y difícil de fiscalizar, ya que su interpretación puede variar entre Estados y no garantiza un cumplimiento uniforme.

Se propuso que dicho retorno se realice “de manera oficial a la autoridad competente, en un plazo no mayor a tres (3) días”, en sustitución del término anterior “sin demora”, por considerarse este último impreciso y no verificable en la práctica. Sin embargo, un experto expresó observaciones respecto a la viabilidad operativa de establecer un plazo fijo de tres días, planteando que podrían existir circunstancias logísticas o administrativas que dificulten su cumplimiento en ciertos entornos regulatorios.

Ante esta inquietud, el Comité Técnico acordó posponer la decisión definitiva sobre el plazo y tratar el tema con mayor profundidad en la próxima reunión presencial, donde se evaluarán alternativas que ofrezcan claridad normativa sin generar rigidez innecesaria.

- e) El contenido final de esta Sección quedaría de acuerdo con el siguiente detalle:

CAMO.145 Revocación, cancelación o suspensión del certificado

- (a) *Luego de realizar las verificaciones debidas y por razones justificadas, la AAC que otorgó la aprobación puede revocar, suspender o cancelar el certificado de aprobación requerido en este reglamento, si el poseedor del certificado no satisface el cumplimiento continuo de los requisitos de este reglamento. En estos casos, la AAC que otorgó la aprobación aplicará los procedimientos y mecanismos señalados en su ley reglamentación nacional para la revocación, suspensión o cancelación de la autorización de aquellas organizaciones de mantenimiento gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad certificadas de acuerdo a su regulación nacional.*
- (b) *La AAC está facultada a adoptar las medidas necesarias para revocar, suspender o cancelar el certificado de aprobación requerido en este reglamento, si se evidencia que la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, motor de aeronave, hélice o pieza conexas partes conexas realizado por una CAMO no es apta para seguir cumpliendo lo aprobado con sus OpSpecs su lista de capacidades atribuciones.*
- (c) *En caso de revocación o entrega voluntaria, el certificado de la organización CAMO deberá ser devuelto retornado de manera oficial a la autoridad competente sin demora en un tiempo no mayor a 3 días. (A TRATARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)*

3.13 Se acordó que las Secciones CAMO.150 – Autoridad para vigilar y CAMO.155 – Cambios en la CAMO debe ser informados se tratarían en la siguiente reunión, así como el tema del del sistema de gestión de seguridad operacional aplicable a la CAMO.

3.14 En el **Adjunto A** se presenta como esta quedando la revisión del Capítulo B del LAR CAMO.

4. Informe sobre el Asunto 4. Coordinación con los expertos para programar la Sexta teleconferencia

4.1 Bajo este Asunto se coordinó que la siguiente reunión será realizada el 3 de julio a las 9 am hora de Lima.

4.2 En la Sexta teleconferencia se completaría la revisión del Capítulo B del LAR CAMO y se discutiría el tema del Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) aplicable a las CAMO, para ello se le solicito al asesor señor Javier Colle que pueda presentar como ha migrado en este tema EASA.

CAPITULO B - CERTIFICACIÓN

CAMO.100 Solicitud

- (c) La solicitud para la aprobación de una organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) o para la modificación de una aprobación existente, debe ser realizada en la forma y manera que prescribe la AAC del Estado ~~del explotador~~ y/o de matrícula, según corresponda, firmada por el Gerente Responsable y presentada en un formulario con el número requerido de copias de:
- (4) su manual de organización ~~para la gestión~~ del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) y/o sus enmiendas, requerido por el párrafo ~~CAMO.345~~ CAMO.355 del capítulo D de este reglamento;
 - (5) ~~las especificaciones relativas a las operaciones la lista de capacidades~~ lista de atribuciones; y
 - (6) la lista de cumplimiento en la cual la CAMO establezca el cumplimiento de cada requisito del LAR CAMO que sea aplicable.
- (d) **Un solicitante para una aprobación como CAMO debe establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional con sus elementos desarrollados aplicables y aceptables para la AAC previo a la emisión del certificado. (A REVISARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)**

CAMO.105 Aprobación

Una CAMO que cumpla con los requisitos establecidos en este reglamento y que haya realizado el pago de los derechos estipulados por la AAC del Estado ~~del explotador~~ ~~del~~ y/o de matrícula, cuando corresponda, tiene derecho a ~~la~~ solicitar una aprobación LAR CAMO en sus diferentes ubicaciones.

CAMO.110 Certificado y alcance de la aprobación

- (a) La aprobación de una CAMO está indicada en el certificado de aprobación que otorga la AAC.
- (b) Ninguna persona debe operar una CAMO sin el certificado de aprobación o infringiendo dicho certificado o ~~sus especificaciones de operación (OpSpecs) su lista de capacidades~~ lista de atribuciones.
- (c) ~~Las OpSpecs deben~~ ~~La lista de capacidades~~ lista de atribuciones debe establecer el alcance y limitación de los trabajos que cubre la aprobación a través del certificado según ~~el fabricante y modelo de aeronave autorizada para realizar gestión.~~
- ~~La lista de atribuciones debe establecer el alcance y limitación de los trabajos que cubre el certificado de aprobación.~~
- (d) El alcance del trabajo debe estar especificado en el manual de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) de acuerdo con la Sección CAMO.355.

CAMO.115 Duración de los certificados

- (a) El certificado de aprobación de una CAMO se mantendrá vigente según lo establecido en la sección ~~CAMO.135~~ CAMO.140 o hasta que se renuncie a él, sea ~~revocado~~, suspendido o cancelado por la AAC que lo otorgó de conformidad con lo requerido en la sección CAMO.145.
- (b) La vigencia indefinida del certificado de aprobación emitido a una CAMO estará sujeta al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría que realizará la AAC que otorgó la aprobación, cuyos periodos no deberán exceder los 24 meses, de acuerdo con el programa de vigilancia que al efecto tenga establecida dicha autoridad para las CAMO. **(A REVISARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)**

La vigencia indefinida del certificado de aprobación emitido a una CAMO estará sujeta al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría que realizará la AAC que otorgó la aprobación basada en un análisis de riesgo para la realización de la inspección. (A REVISARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)

- ~~(e) La vigencia indefinida del certificado de aprobación emitido a una CAMO estará sujeta al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría que realizará la AAC que otorgó la aprobación, cuyos periodos no deberán exceder los 24 meses, de acuerdo con el programa de vigilancia que al efecto tenga establecida dicha autoridad para las CAMO.~~

CAMO.120 Accesibilidad y disponibilidad del certificado

Cada CAMO debe mantener accesible y disponible el certificado de aprobación y las ~~OpSpees~~ lista de ~~capacidades~~ lista de atribuciones para el público y la AAC.

CAMO.125 ~~Especificaciones relativas a las operaciones (OpSpees) Alcances y limitaciones~~ Limitaciones del certificado

- (a) La CAMO, ~~no~~ solo puede realizar la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, a una aeronave, ~~motor de aeronave, hélices y partes piezas conexas~~ para los cuales está aprobada, de acuerdo con sus ~~OpSpees~~ certificado y ~~lista de capacidades~~ lista de atribuciones siempre que tenga disponible ~~alguno~~ de los siguientes elementos:

- (1) ~~Instalaciones según lo requerido en las secciones CAMO.310 del Capítulo D de este reglamento;~~
y
- (2) ~~procedimientos de calidad que permitan la validación de equipamientos, herramientas y materiales utilizados por la organización de mantenimiento contratada, según lo requerido en la Sección CAMO.311 del Capítulo D de este reglamento; y~~
- (2) datos de mantenimiento según lo requerido en la sección CAMO.325315 del Capítulo D de este reglamento; y
- (3) personal ~~suficiente y competente~~ según lo requerido en la sección CAMO.300 y ~~sección CAMO.305~~ del Capítulo D de este reglamento.

CAMO.130 Privilegios

- (a) Las tareas que la CAMO puede realizar deben estar ~~especificadas~~ en el manual para la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME).

- (b) Las CAMO con arreglo al presente reglamento podrán:

- (1) ~~gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, excepto las destinadas al transporte aéreo comercial que figuren en el certificado de operador explotador aéreo (AOC) y donde el explotador tenga autorizadas en su propio CAMO;~~

*gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, según corresponda.
(POPUESTA DE EXPERTO DE CHILE – A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)*

gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de transporte aéreo comercial que figuren tanto en su certificado de aprobación como en su el certificado de operador explotador aéreo (AOC) (SEGUNDA PROPUESTA – A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)

- (2) ~~gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de transporte aéreo comercial que figuren tanto en su certificado de aprobación como en su certificado de operador aéreo (AOC);~~

- (3) ~~organizar~~ gestionar la realización de tareas limitadas al mantenimiento ~~de los modelos~~ de la aeronavegabilidad con una organización subcontratada, que opere bajo un sistema de gestión de seguridad operacional, según lo indicado en el certificado.
- gestionar las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad subcontratadas, con una organización que opere bajo un sistema de gestión de la seguridad operacional, según lo indicado en su certificado de aprobación. (PROPUESTA DE EXPERTO DE CHILE – A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)*
- (4) ~~Extender~~ Emitir un certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) para aeronaves que se encuentran en un entorno controlado un máximo de dos veces la validez del ARC que haya emitido la AAC, por un periodo de un año en cada ocasión, a menos que haya pruebas o razones para suponer que la aeronave no es ~~está en condiciones~~ aeronavegables.
- (c) Las CAMO podrán obtener, además, la aprobación para efectuar las revisiones de la aeronavegabilidad contempladas en la Sección ~~CAMO.355~~ CAMO.330 y emitir una recomendación para la revisión de aeronavegabilidad a la AAC bajo las condiciones del ítem AP.2.4 (b) del Apéndice 2 de este reglamento. (A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)
- (d) Una ~~organización~~ CAMO que posea los privilegios mencionados en el punto (c) podrá ser además aprobada para emitir un permiso de vuelo de acuerdo con la Sección 21.870 y 21.875 del LAR 21 para ~~la~~ una aeronave en particular para la cual la organización está aprobada para emitir el ARC cuando la organización certifique la conformidad con las condiciones de vuelo aprobadas, sujeto a un procedimiento adecuado en el CAME establecido en el Apéndice 1 de este reglamento. (A TRATARSE EN REUNIÓN PRESENCIAL)

CAMO.135 ~~Lista de capacidades~~ Lista de atribuciones

- (a) Para cada ubicación de la CAMO se debe preparar y mantener actualizada una lista de ~~capacidades~~ atribuciones aprobada por la AAC local y posteriormente por la AAC del Estado de matrícula, según corresponda, al cual la CAMO haya requerido certificación según este reglamento.
- (b) La CAMO no puede realizar la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a las aeronaves hasta tanto las aeronaves estén incluidas en la lista de ~~capacidades~~ atribuciones y sean aprobados por la AAC que otorgó la certificación de acuerdo a lo requerido en este reglamento.
- (c) La lista de ~~capacidades~~ atribuciones debe identificar cada aeronave por marca y modelo indicando las limitaciones de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (~~ingeniería, planeación, calidad, etc.~~).
- (d) Para incluir una aeronave ~~o componente de aeronave~~ en la lista de ~~capacidades~~ atribuciones, la CAMO debe realizar una auto-evaluación para asegurar que se cuenta con las instalaciones, equipamientos, datos de mantenimiento y personal suficiente y competente.
- (e) El documento de la auto-evaluación debe ser firmado por el gerente responsable registrando la fecha y debe mantenerse en archivo por la CAMO.
- (f) La CAMO para ~~el~~ solicitar incluir un modelo de aeronave en la lista de ~~capacidades~~ atribuciones debe enviar la solicitud junto con una copia de la auto-evaluación para su aprobación a la AAC del Estado que otorgó la certificación a la CAMO, a menos que exista un procedimiento diferente aprobado por dicha AAC.
- (g) Las auto-evaluaciones con los respectivos soportes deben estar disponibles en las instalaciones de la CAMO para ser inspeccionadas por la AAC del Estado que otorgó la certificación cuando sean solicitadas.

- (h) La CAMO mantendrá los registros de las auto-evaluaciones por dos (2) años contados a partir de la fecha de aprobación de la enmienda de la lista de ~~capacidades~~ atribuciones por parte de la AAC que otorgó la certificación.

CAMO.140 Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación

- (a) A menos que la aprobación haya sido previamente cancelada o la CAMO haya renunciado, la validez continua de la aprobación como organización, dependerá de:
- (1) que la CAMO se mantenga en cumplimiento con lo requerido en este reglamento **y sus actos delegados y de ejecución; (A TRATARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)**
 - (2) que la AAC del Estado que otorgó la certificación y/o de matrícula tenga acceso a la CAMO para determinar el continuo cumplimiento con este reglamento;
 - (3) que el certificado no haya sido ~~entregado~~ ~~retornado~~ voluntariamente a la AAC ni revocado; y
 - (4) el pago por parte de la CAMO de cualquier cargo debidamente establecido por la AAC del Estado que otorgó la certificación y/o de matrícula.
- (b) Para los explotadores aéreos certificados con una CAMO la terminación, suspensión o revocación del certificado ~~de~~ como explotador aéreo (AOC) invalida automáticamente ~~el certificado~~ los alcances de la CAMO en relación con las matrículas de aeronaves especificadas en el AOC, salvo que la AAC indique expresamente lo contrario.
- (c) No obstante lo indicado en el punto (b), cuando la CAMO haya sido contratada por explotadores que forman parte de un mismo grupo empresarial de transporte aéreo, la terminación, suspensión o revocación del AOC no invalida automáticamente el certificado de la CAMO. En este caso, el contrato para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad queda sin efecto.

CAMO.145 Revocación, cancelación o suspensión del certificado

- (a) Luego de realizar las verificaciones debidas y por razones justificadas, la AAC que otorgó la aprobación puede revocar, suspender o cancelar el certificado de aprobación requerido en este reglamento, si el poseedor del certificado no satisface el cumplimiento continuo de los requisitos de este reglamento. En estos casos, la AAC que otorgó la aprobación aplicará los procedimientos y mecanismos señalados en su ~~ley~~ reglamentación nacional para la revocación, suspensión o cancelación de la autorización de aquellas organizaciones de ~~mantenimiento~~ gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad certificadas de acuerdo a su regulación nacional.
- (b) La AAC está facultada a adoptar las medidas necesarias para revocar, suspender o cancelar el certificado de aprobación requerido en este reglamento, si se evidencia que la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, ~~motor de aeronave, hélice o pieza conexas~~ partes conexas realizado por una CAMO no es apta para seguir cumpliendo lo aprobado ~~en sus~~ ~~OpSpecs~~ su lista de capacidades atribuciones.
- (c) En caso de revocación o entrega voluntaria, el certificado de la ~~organización~~ CAMO deberá ser ~~devuelto~~ retornado de manera oficial a la autoridad competente ~~sin demora~~ en un tiempo **no mayor a 3 días. (A TRATARSE EN LA REUNIÓN PRESENCIAL)**
