



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

**SEXTA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL  
SRVSOP (TPEA/06-CAMO) EN PREPARACIÓN AL DESARROLLO DEL REGLAMENTO  
APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA  
AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

**INFORME**

(22 de julio 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**

|  | <b>Página</b> |
|--|---------------|
| i. ÍNDICE .....  | <b>i-1</b>    |
| ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN.....  | <b>ii-1</b>   |
| 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-2          |
| iii. LISTA DE PARTICIPANTES.....   | <b>iii-1</b>  |
| ARGENTINA .....  | iii-1         |
| BRASIL .....   | iii-1         |
| CHILE.....   | iii-1         |
| CUBA.....  | iii-1         |
| COLOMBIA .....   | iii-1         |
| EASA .....   | iii-1         |
| COMITÉ TÉCNICO .....   | iii-1         |
| 1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia.....   | A1-1          |
| 2. Informe sobre el Asunto 2. Completar las Secciones correspondientes a la “Autoridad para vigilar” y “Cambios en la CAMO que deben ser informados” del Capítulo B..... | A2-1          |
| 3. Informe sobre el Asunto 3. Establecer la situación del Capítulo C propuesto, correspondiente al Sistema de gestión de seguridad operacional .....                     | A3-1          |
| 4. Informe sobre el Asunto 4. Coordinación con los expertos para programar la Séptima teleconferencia .....  | A4-1          |

## ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

### ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Sexta Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/06) se llevó a cabo el 22 de julio de 2025, mediante la plataforma Microsoft Teams, en horario de 08:00 a 09:30 (hora local Lima). Esta reunión formó parte del proceso técnico de consolidación del Reglamento LAR CAMO a presentarse en la RPEA/22.

### ii - 2. PARTICIPACIÓN

En la Reunión participaron 7 expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a cinco (5) Estados miembros del Sistema, más el Sr. Ángel David Mancero Pajares – Asesor Técnico (reemplazando al Sr. Víctor Colle) y el Comité Técnico del SRVSOP. La lista de participantes aparece en la Página [iii-1](#).

Asimismo, el siguiente personal se excusó de no participar en la reunión de acuerdo al siguiente detalle:

- Estado Plurinacional de Bolivia: Señores Moises Montero y Sergio Sanguenza, informaron estar participando en un curso de capacitación.
- Estado de Panamá: Señoras Ana Teresa Castro y Mireilly De León, informaron que se encuentran de vacaciones.
- Estado de Paraguay: Señor Eduardo Frutos no logró conectarse por razones logísticas. Se mantendrá seguimiento para su incorporación en futuras reuniones.
- Estado de Uruguay: Señor Juan Lovrich, informó que se encontraba de misión fuera de Montevideo, pero informó que había emitido su posición a la consulta sobre el Capítulo C del LAR CAMO que se está desarrollando.

### 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 Comité Técnico del SRVSOP, representado por el experto en aeronavegabilidad Sr. Jorge Luis Barrios Núñez, actuó como Secretaría y Coordinador de la reunión, en la cual se abordaron puntos críticos sobre los requisitos de vigilancia aplicables a las CAMO, las condiciones asociadas al mantenimiento del Capítulo C sobre el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), y se proyectaron los pasos siguientes para la validación del documento normativo.

### 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 que correspondían a:

1. Listado de asistencia.
2. Completar las Secciones correspondientes a la “Autoridad para vigilar” y “Cambios en la CAMO que deben ser informados” del Capítulo B.

3. Establecer la situación del Capítulo C propuesto, correspondiente al Sistema de gestión de seguridad operacional.
4. Coordinación con los expertos para programar la Séptima 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](mailto:djbasualdo@anac.gob.ar)

**BRASIL**

Jose Nuno Carneiro Afonso  
Experto en regulación de aviación civil – ANAC  
[Jose.Nuno@anac.gov.br](mailto:Jose.Nuno@anac.gov.br)

**CHILE**

Alejandro Doren  
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC  
[alejandro.doren@dgac.gob.cl](mailto:alejandro.doren@dgac.gob.cl)

**COLOMBIA**

Carlos Ramirez  
Inspector de seguridad operacional – UAEAC  
[carlos.ramirez@aerocivil.gov.co](mailto:carlos.ramirez@aerocivil.gov.co)

Oscar Javier Ángel Joven  
Inspector de seguridad operacional – UAEAC  
[oscar.angel@aerocivil.gov.co](mailto:oscar.angel@aerocivil.gov.co)

**CUBA**

José López Vázquez  
Director de Ingeniería y Aeronavegabilidad – IACC  
[jose.lopez@iacc.avianet.cu](mailto:jose.lopez@iacc.avianet.cu)

Antonio Lahera  
Inspector de aeronavegabilidad – IAAC  
[antonio.lahera@iacc.avianet.cu](mailto:antonio.lahera@iacc.avianet.cu)

**EASA**

Ángel David Mancero Pajares  
Asesor Técnico de EASA  
[david.mancebo@easa.europa.eu](mailto:david.mancebo@easa.europa.eu)

**COMITÉ TÉCNICO**

Jorge Barrios  
Experto en Aeronavegabilidad del SRVSOP  
[jbarrios@icao.int](mailto:jbarrios@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 7 expertos en aeronavegabilidad de cinco (5) Estados del SRVSOP. El detalle de los participantes se encuentra en el ítem (iii) listado de participantes de este informe.

1.2 El señor Jorge Barrios fue el miembro del Comité Técnico que participó en la teleconferencia.

1.3 Durante la apertura, el Sr. Jorge Luis Barrios dio la bienvenida a los participantes, destacó los avances alcanzados hasta la fecha y la importancia de mantener la continuidad del trabajo técnico de forma virtual, dada la proximidad de la RPEA/22. Se resaltó que esta reunión constituye la oportunidad para consensuar aspectos clave del Reglamento CAMO antes de su presentación formal al Panel Plenario (RPEA/22). Asimismo, se indicó que, debido a compromisos institucionales de la Secretaría del Comité Técnico, la duración de la sesión sería estrictamente acotada hasta las 09:30 horas. No obstante, se garantizó que cualquier punto no resuelto sería retomado en la reunión presencial o mediante tareas asignadas individualmente a los expertos.

1.4 Se notificó a los participantes que el asesor técnico de EASA, Sr. Ángel David Mancero, participará presencialmente durante un día completo de la reunión plenaria de la industria (RRIPEA/7) y los tres (3) días de trabajo técnico de la RPEA/22, lo que permitirá aprovechar su asistencia para revisar a fondo los temas de forma presencial relacionados con el reglamento CAMO. Asimismo, se podrá contar con su participación en las teleconferencias que se realicen siempre que no se cruce con reuniones o misiones que EASA lo programe.

-----

## 2. Informe sobre el Asunto 2. Completar las Secciones correspondientes a la “Autoridad para vigilar” y “Cambios en la CAMO que deben ser informados” del Capítulo B

2.1 Bajo este asunto el Comité Técnico del SRVSOP informó que durante teleconferencias anteriores se logró el consenso sobre el contenido de las secciones CAMO.100 a CAMO.140 del Capítulo B, quedando pendiente la validación final de los artículos CAMO.150 – Autoridad para vigilar y CAMO.155 – Cambios en la CAMO que deben ser informados, que fueron abordados en la presente sesión. Estas secciones son esenciales para garantizar la vigilancia continua y la actualización oportuna de las condiciones de aprobación de las organizaciones CAMO.

### 2.2 CAMO.150 – Autoridad para vigilar

2.2.1 La propuesta presentada por el Comité Técnico incorporaba mejoras en la redacción para reflejar con mayor precisión el alcance de la autoridad de aviación civil (AAC) en las actividades de vigilancia posterior a la certificación de una CAMO.

2.2.2 Se sometió a consideración el siguiente texto revisado:

- (a) *Cada CAMO está obligada a permitir y dar todas las facilidades necesarias para que la AAC del Estado local y/o de matrícula, inspeccione su organización en cualquier momento a cualquier instalación, aeronave, documento, registro, dato, procedimiento o cualquier otro material relevante para su actividad sujeta a certificación, ya sea que esté contratado/subcontratado, para verificar los procedimientos de mantenimiento, el sistema de calidad, el SMS, sus registros y su capacidad general para determinar si cumple con los requisitos de este reglamento para la cual fue certificada.*
- (b) *Los acuerdos de procesos de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad que se realicen con un subcontratista deben incluir cláusulas que estipulen las inspecciones al subcontratista por parte de la AAC del Estado local y/o de matrícula. Luego de realizadas estas inspecciones, se notificará por escrito al gerente responsable de la CAMO sobre las constataciones encontradas o recomendaciones propuestas durante las mismas.*
- (c) *Tras recibir el informe de la inspección, el titular de la aprobación como CAMO definirá un plan de acción correctiva (PAC) y demostrarán dicha acción correctiva a satisfacción de la autoridad que ha efectuado la inspección en el periodo establecido por dicha autoridad. Si las constataciones han afectado a los requisitos especiales del Estado de matrícula, el PAC presentado también debe satisfacer a la AAC del Estado de matrícula*

2.2.3 Al respecto se recibieron los siguientes comentarios:

- El experto de Colombia y el de Perú en el análisis previo que se realizó y que enviaron al Comité Técnico coincidieron en que la redacción debía reforzar el concepto de "gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad" y no limitarse solo al “mantenimiento”, por lo que el literal (a) fue modificado.
- El experto de Chile recordó que el término “lista de atribuciones” ya había sido aprobado por consenso en sesiones anteriores, reemplazando definitivamente a “lista de capacidades”. Apoyó la inclusión de esta redacción, destacando su coherencia técnica.
- Los expertos de Cuba expresaron reservas respecto al uso de la frase “otros que la autoridad considere pertinentes”, planteada como propuesta de mejora por los expertos de Perú durante el análisis previo que hicieron, considerando que podía abrir la puerta a interpretaciones amplias o excesivas. Sin embargo, el experto de Colombia, apoyo la propuesta de Perú argumentando que hay procedimientos internos u operaciones subcontratadas que también deben ser objeto de vigilancia, aun si no están expresamente listados en el reglamento.
- El experto de Argentina alertó sobre el riesgo de que una redacción tan amplia genere confusión o dificultades en la aplicación práctica, proponiendo ceñirse a lo que esté debidamente incluido en el certificado y en el CAME.

- El experto de EASA (David Mancero), en su rol de asesor, consideró que la frase “en cualquier momento” podía ser interpretada como excesivamente intrusiva si no está claramente respaldada por una justificación normativa o dentro de un programa formal de vigilancia. Señaló que en Europa las inspecciones a CAMO se realizan bajo esquemas periódicos planificados, no bajo un esquema de libre injerencia. Recomendó revisar la redacción para asegurar proporcionalidad y claridad en el enfoque, y propuso analizar la redacción del Part-CAMO para asegurar consistencia.

2.2.4 Luego de un amplio intercambio de comentarios y aportes se concluyó que la parte correspondiente al párrafo del literal (a) correspondiente a “... otros que la autoridad considere pertinentes...” propuesto por los expertos de Perú debe debatirse de forma presencial en la RPEA/22. Los otros dos literales no tuvieron observaciones por lo que esta Sección quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

#### **CAMO.150 Autoridad para vigilar**

- (a) Cada CAMO está obligada a permitir y dar todas las facilidades necesarias para que la AAC del Estado local y/o de matrícula, inspeccione su organización en cualquier momento a cualquier instalación, aeronave, documento, registro, dato, procedimiento o cualquier otro material relevante para su actividad sujeta a certificación, ya sea que esté contratado/subcontratado, para verificar los procedimientos de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad, el sistema de calidad, el SMS, sus registros, lista de atribuciones y otros que la AAC considere pertinentes y su capacidad general para determinar si la CAMO cumple y mantiene con los requisitos de este reglamento para la cual fue certificada.*
- (b) Los acuerdos de procesos de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad que se realicen con un subcontratista deben incluir cláusulas que estipulen las inspecciones al subcontratista por parte de la AAC del Estado local y/o de matrícula. Luego de realizadas estas inspecciones, se notificará por escrito al gerente responsable de la CAMO sobre las constataciones encontradas o recomendaciones propuestas durante las mismas.*
- (c) Tras recibir el informe de la inspección, el titular de la aprobación como CAMO definirá un plan de acción correctiva (PAC) y demostrarán dicha acción correctiva a satisfacción de la autoridad que ha efectuado la inspección en el período establecido por dicha autoridad. Si las constataciones han afectado a los requisitos especiales del Estado de matrícula, el PAC presentado también debe satisfacer a la AAC del Estado de matrícula.*

### **2.3 CAMO.155 – Cambios en la CAMO que deben ser informados**

2.3.1 Seguidamente, se e discutió el contenido del artículo relativo a la obligación de las CAMO de informar a la autoridad aeronáutica sobre cambios organizacionales, funcionales u operativos que puedan afectar el cumplimiento de los requisitos por los cuales fueron certificadas.

2.3.2 El Comité Técnico presentó un texto base en el que se enumeraban los cambios que debían ser previamente autorizados o debidamente notificados, estructurado en literales (a), (b). Adicionalmente el experto de Colombia propuso que se incorporen dos literales más el (c) y el (d):

- (c) El cambio sólo se implementará luego de la recepción de la aprobación formal emitida por la AAC del Estado local y/o de matrícula.*
- (d) La CAMO operará bajo las condiciones establecidas por la AAC del Estado local y/o de matrícula durante dichos cambios, según corresponda.*

2.3.3 Para el literal (c) el experto de Colombia planteó la inclusión explícita de una condición suspensiva en el literal (c), a fin de establecer que los cambios en la lista de atribuciones no puedan entrar en vigor hasta contar con la aprobación formal por parte de la Autoridad Aeronáutica competente. El argumento técnico incluye los siguientes temas:

- Evitar que una CAMO opere fuera de los límites aprobados:
  - Se señaló que permitir la implementación de cambios sin autorización previa podría derivar en actuaciones no aprobadas, especialmente en casos donde la organización extienda su ámbito a nuevos tipos de aeronaves, modelos o series no cubiertos inicialmente.
  - En este sentido, si una CAMO incluyera aeronaves sin autorización expresa, se configuraría una infracción directa al alcance de su certificado, comprometiendo la legalidad de su actuación y la integridad de la vigilancia estatal.
- Asegurar que la AAC verifique previamente la idoneidad de la CAMO:
  - El experto enfatizó que cualquier adición o modificación en la lista de atribuciones debe ir precedida de una evaluación técnica por parte de la AAC, incluyendo la revisión de la autoevaluación de recursos técnicos, instalaciones, personal competente y datos de mantenimiento asociados.
  - Subrayó que sin esta verificación previa, se pondría en riesgo la calidad del proceso de certificación continua, y se debilitaría la trazabilidad de las aprobaciones concedidas por el Estado.
- Alineación con el principio de vigilancia continua del Estado:
  - La obligan a los Estados a ejercer control previo sobre cualquier modificación que afecte las condiciones originales de certificación, se destacó que la autoridad debe tener pleno control sobre el proceso de ampliación del alcance de aprobación para evitar que las CAMO autodeclaren capacidades no verificadas.

Por lo anterior, el literal (c) no solo establece la necesidad de notificar los cambios en la lista de atribuciones, sino que además condicione expresamente su implementación a la emisión formal de la aprobación por parte de la AAC. Esto asegura una supervisión efectiva, reduce riesgos regulatorios y alinea el proceso con las mejores prácticas internacionales de vigilancia de la seguridad operacional.

2.3.4 Luego de los sustentos expuestos, los expertos manifestaron sus puntos de vista de acuerdo al siguiente detalle:

- Experto de Chile expresó su acuerdo con el principio de control previo, aunque recomendó que el texto normativo fuera preciso respecto a cuáles tipos de cambios requerían aprobación formal y cuáles podrían simplemente notificarse. Sugirió que el nivel de intervención de la AAC debía ser proporcional al tipo de modificación (por ejemplo, adición de una aeronave nueva vs. ajustes menores dentro del mismo modelo).
- Experto de Brasil consideró que el enfoque del literal era correcto desde el punto de vista de vigilancia, pero advirtió que se debía evitar una redacción que inmovilizara innecesariamente a las CAMO frente a cambios operativos menores. Recomendó que el Reglamento hiciera referencia a una lista tipificada de cambios sujetos a aprobación previa, y que el resto quedara bajo un régimen de notificación.
- Experto de Argentina apoyó el principio de seguridad jurídica que la redacción aporta, pero alertó que si no se aclara el plazo o procedimiento de aprobación, algunas CAMO podrían verse afectadas por demoras administrativas, lo cual podría perjudicar la operatividad de operadores o explotadores a los que brindan servicios.
- Experto de Cuba consideró que el texto podría incorporarse siempre que se garantice que el proceso de aprobación se base en criterios objetivos y predecibles, evitando discrecionalidades que afecten a la industria.

- Experto de EASA confirmó que el modelo europeo (Part-CAMO) efectivamente contempla que la ampliación del alcance de una CAMO requiere aprobación formal, y que no puede ejecutarse unilateralmente. Subrayó que este enfoque está alineado con principios de supervisión efectiva, pero remarcó la importancia de que los cambios estén clasificados previamente (mayores vs. menores) para no obstaculizar la eficiencia operativa de las organizaciones.

2.3.5 Tras el intercambio de opiniones, el Comité Técnico del SRVSOP, con base en los aportes recibidos, estableció que los expertos concluyeron que el principio contenido en la propuesta de Colombia, no permitir la implementación de cambios en la lista de atribuciones sin aprobación formal previa de la AAC, fue validado por consenso técnico como necesario y correcto desde el punto de vista de la vigilancia de la seguridad operacional. No obstante, se reconoció que la implementación práctica del requisito requiere mayor análisis, especialmente respecto a:

- Qué cambios se consideran “sustanciales” y deben ser aprobados previamente.
- Qué procedimientos o documentos deben acompañar la solicitud (ej. autoevaluación técnica, justificación de competencias).
- Cómo asegurar que el proceso no afecte negativamente la continuidad de servicios críticos.

2.3.6 Por ello, se acordó aplazar la redacción definitiva del literal (c) para la reunión presencial del Panel de Expertos, a fin de:

- a) Discutir casos prácticos con participación presencial de los Estados.
- b) Establecer criterios comunes y escalables entre CAMOs de distinta complejidad.
- c) Consolidar un texto normativo coherente con otros Capítulos que pueden ser afectados

2.3.7 El siguiente punto que se trató fue el correspondiente a la propuesta del literal (d), en donde el experto de Colombia manifestó que se propuso este literal con el objetivo de formalizar un requisito de control operacional transitorio durante el proceso de modificación de condiciones en una CAMO. Esto prevendría las desviaciones no controladas durante los procesos de cambio estructural (por ejemplo, traslado de sede, reorganización del SMS, sustitución del Gerente Responsable, adición de aeronaves a la lista de atribuciones, etc.), la CAMO podría encontrarse en una situación operativa no totalmente conforme con su certificado inicial. Asimismo, el literal permitiría a la autoridad definir medidas de mitigación o restricciones operacionales mientras evalúa el cambio (limitar ciertos privilegios hasta verificar competencias o prohibición de gestionar aeronaves nuevas hasta que se valide la documentación o supervisión reforzada de actividades en transición.

2.3.8 Al respecto los expertos manifestaron las siguientes opiniones:

- Experto de Chile: Reconoció el valor conceptual de la propuesta, pero expresó reservas sobre la vaguedad de la redacción, ya que “condiciones” podría ser interpretado de manera muy amplia. Sugirió que el tema ya podría estar implícito en el proceso de aprobación de cambios.
- Experto de Argentina: Consideró que el contenido funcional de la propuesta ya está cubierto por el literal (b), el cual contempla que la CAMO debe informar sobre cambios que afecten su capacidad operativa o de gestión, y que tales cambios deben ser evaluados por la autoridad. Agregó que, en la práctica, las AAC ya ejercen este tipo de control caso por caso.
- Expertos de Cuba: Coincidieron en que la propuesta era redundante y podría generar ambigüedad en su interpretación. Indicaron que incluir un literal adicional con redacción abierta podría debilitar la coherencia del artículo, especialmente si no se establece un marco claro sobre cómo y cuándo la AAC puede establecer esas “condiciones”.
- Experto de Brasil: Señaló que si bien el concepto era útil en ciertos casos, su inclusión como requisito reglamentario permanente podría ser innecesaria, ya que la AAC ya tiene esa potestad inherente como autoridad de supervisión.

- Experto de EASA: Confirmó que el enfoque de EASA no contempla una cláusula general de este tipo, sino que las condiciones operacionales específicas se establecen en el marco del proceso de aprobación o en las OpSpecs, sin necesidad de crear disposiciones independientes para situaciones de cambio. Sugirió que, si se quiere avanzar en esa línea, podría tratarse como orientación dentro de una Circular de Asesoramiento, pero no necesariamente como parte de la norma principal.

2.3.9 Luego del intercambio de opiniones técnico se concluyó no incorporar el literal (d) propuesto por Colombia en el texto normativo del artículo CAMO.155, al considerarse que el contenido ya estaba cubierto en esencia por el literal (b) y por las atribuciones generales de la AAC en el proceso de aprobación de cambios.

2.4 En conclusión esta Sección quedaría redactada de acuerdo al siguiente detalle, quedando pendiente el literal (c) para tratarse en la reunión presencial:

**CAMO.155 Cambios en la CAMO que deben ser informados**

- (a) *Para cada uno de los siguientes casos y con el propósito de que la AAC que otorgó la aprobación determine el continuo cumplimiento de este Reglamento, y se enmiende de ser necesario el certificado de aprobación y/o la lista de atribuciones, según sea aplicable, la CAMO debe informar a la AAC sobre cualquier propuesta de cambios, antes que estos sean realizados:*
- (1) *el nombre de la organización;*
  - (2) *la ubicación de la organización;*
  - (3) *el gerente responsable;*
  - (4) *cualquier puesto clave requerido en la sección CAMO.205 (c) de este reglamento; y*
  - (5) *cualquier cambio en las instalaciones, procedimientos, alcance del trabajo y personal competente que pueda afectar la aprobación.*
- (b) *La AAC que otorgó la certificación indicará las condiciones bajo las cuales la CAMO debe operar durante estos cambios o determinará si la aprobación debe ser suspendida o cancelada.*
- (c) *El cambio sólo se implementará luego de la recepción de la aprobación formal emitida por la AAC del Estado local y/o de matrícula.*

-----

### 3. Informe sobre el Asunto 3. Establecer la situación del Capítulo C propuesto, correspondiente al Sistema de gestión de seguridad operacional.

3.1 Bajo este asunto, el Comité Técnico del SRVSOP presentó a los expertos participantes el estado actual del Capítulo C del proyecto de Reglamento LAR CAMO, dedicado al Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS). Esta sección, de carácter transversal, ha sido propuesta como obligatoria para todas las organizaciones CAMO, sin excepción, alineándose con el marco del Anexo 19 de la OACI, sus Apéndices, el Doc 9859 (SMM) y prácticas armonizadas con Part-CAMO de EASA.

3.2 El objetivo de la discusión fue evaluar si la inclusión de dicho capítulo debía mantenerse, y si su contenido, especialmente su obligatoriedad, contaba con respaldo técnico y consenso entre los Estados.

3.3 El Comité técnico explicó que el Capítulo C ya había sido desarrollado con base en:

- El Apéndice 2 del Anexo 19 (cuatro componentes y doce elementos del SMS).
- La necesidad regional de fortalecer la cultura de seguridad operacional en la gestión de la aeronavegabilidad continua.
- La experiencia del SRVSOP en la implementación de SMS en OMA, explotadores y otras organizaciones de aviación civil.

3.4 Se indicó además que el análisis técnico que sustenta esta propuesta ya fue documentado en una nota técnica consolidada, que argumenta la viabilidad jurídica y técnica de exigir un SMS a las CAMO, aun cuando OACI no lo impone como SARPS.

3.5 Durante la sesión, los expertos expresaron opiniones mayoritariamente favorables a mantener el Capítulo C, destacando los siguientes puntos:

- Experto de Chile sostuvo que la exigencia de SMS es totalmente coherente con el rol de una CAMO en la gestión de riesgos de mantenimiento, aun cuando esta no realice mantenimiento físico. Añadió que su implementación permite una trazabilidad del análisis de peligros y medidas mitigadoras, y facilita la vigilancia por parte del Estado.
- Experto de Colombia (Oscar Javier Ángel) coincidió en mantener el capítulo, pero planteó que debía existir un enfoque proporcional, reconociendo que no todas las CAMO tienen igual tamaño, recursos o nivel de complejidad. Propuso que el Capítulo C incluya una cláusula de aplicabilidad flexible, y que este principio se refuerce en la Circular de Asesoramiento.
- Experto de Argentina apoyó su inclusión obligatoria, pero señaló que el cumplimiento debe poder adaptarse gradualmente durante un periodo de transición y no imponerse de forma inmediata, especialmente en Estados donde las CAMO aún no han desarrollado plenamente una cultura de gestión basada en riesgo.
- Experto de Brasil expresó que su experiencia con proveedores privados muestra que muchas ya implementan prácticas equivalentes al SMS de forma empírica, y que la regulación permitiría formalizar y mejorar dichas prácticas.
- Expertos de Cuba coincidieron en la necesidad del capítulo, pero enfatizaron la importancia de que el MEI establezca ejemplos diferenciados de aplicación para CAMO vinculadas a AOC y CAMO independientes, especialmente aquellas del sector estatal o con flotas pequeñas.
- El experto de Uruguay envió una comunicación manifestando que el Capítulo C está muy claro y conciso, que podría haber algunas propuestas para incorporar alguna mejora, pero el fondo debe mantenerse.

3.6 El asesor de EASA, ofreció un análisis comparativo con la normativa europea. Indicó que en EASA, los requisitos de SMS están plenamente integrados dentro del sistema de gestión general de la

organización. No existe un capítulo separado, pero los contenidos esenciales del SMS están distribuidos en el Part-CAMO, en especial en CAMO.A.200, .202 y .205. Estos artículos recogen los elementos del Apéndice 2 del Anexo 19, y su implementación es obligatoria para todas las CAMO aprobadas bajo esa normativa. Además, recomendó que, si bien el enfoque de LAR CAMO puede mantener un capítulo específico, es clave que:

- Se asegure coherencia con los principios de gestión integrada del sistema europeo.
- Se permita, en el caso de CAMO pertenecientes a explotadores con AOC, la integración del SMS CAMO al SMS del explotador, siempre que ello no debilite los requisitos aplicables ni la vigilancia efectiva por parte del Estado.

Concluyó señalando que el Capítulo C, tal como está estructurado, no contraviene ningún principio técnico europeo y podría incluso reforzar la trazabilidad y claridad en la implementación para los Estados del SRVSOP.

3.7 Tras la deliberación, los expertos del Panel acordaron por consenso técnico lo siguiente:

- a) Mantener el Capítulo C como parte integrante del Reglamento LAR CAMO, con cumplimiento obligatorio para todas las organizaciones aprobadas bajo esta norma.
- b) Asegurar que su implementación se rija bajo el principio de proporcionalidad, en función del tamaño, naturaleza y complejidad de cada CAMO. Esta proporcionalidad será desarrollada en la Circular de Asesoramiento.
- c) Incorporar en el texto normativo una disposición que permita que, cuando la CAMO forme parte de un explotador certificado, su SMS pueda integrarse al SMS del explotador, siempre que se garantice el cumplimiento independiente de los elementos aplicables al ámbito de la aeronavegabilidad.
- d) Establecer que el MEI incluya orientaciones prácticas, ejemplos de escalamiento, listas de verificación y casos de implementación proporcional, para facilitar la aceptación por parte de los Estados y el entendimiento por parte de las organizaciones.

3.8 El Comité Técnico del SRVSOP informó a los expertos participantes que todas las observaciones, sugerencias y comentarios técnicos remitidos por los Estados al borrador del Capítulo C, mediante el archivo de Excel distribuido con antelación, habían sido debidamente revisados y consolidados. Se identificaron cuatro líneas recurrentes de propuestas, provenientes de distintos expertos de los Estados:

- 1) Incorporar con mayor claridad el principio de proporcionalidad en la implementación del SMS, diferenciando CAMO simples de aquellas con mayor complejidad o asociadas a un AOC.
- 2) Establecer flexibilidad para la integración del SMS CAMO al SMS del explotador cuando ambas organizaciones pertenezcan a un mismo explotador aéreo.
- 3) Detallar los requisitos documentales, operativos y de reporte asociados al sistema de notificación interna.
- 4) Incluir un periodo de transición o implementación gradual, con metas verificables por parte de la AAC.

3.9 El Comité Técnico reconoció el alto valor técnico de estas observaciones y confirmó que, con base en dichas aportaciones, se elaborará una versión revisada del Capítulo C que se discutiría en la Séptima teleconferencia, pero solo de los temas que tuvieron alguna propuesta de mejora.

3.10 Finalmente, el Comité Técnico resaltó que el contenido del Capítulo C será acompañado por una Circular de Asesoramiento específica, la cual servirá como herramienta explicativa y de orientación práctica para los Estados y las organizaciones, y que recogerá muchos de los puntos señalados por los expertos en el Excel en donde fueron transmitidos las propuestas de mejora.

-----

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

4.1 Bajo este asunto, el Comité Técnico del SRVSOP informó a los expertos que, conforme al cronograma de actividades previsto para la continuar con la revisión del Reglamento LAR CAMO, se tiene previsto llevar a cabo una nueva teleconferencia técnica (séptima) con el propósito de revisar las propuestas de mejora del Capítulo C del Lar CAMO correspondiente al SMS.

4.2 Esta teleconferencia se realizaría el día 5 de agosto a las 08:30 horas.

-----

PAGINA INTENCIONALMENTE EN BLANCO