



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

**NOVENA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL
SRVSOP (TPEA/09-CAMO) EN PREPARACIÓN AL DESARROLLO DEL REGLAMENTO
APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA
AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

INFORME

(19 de agosto 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 |
| BRASIL | iii-1 |
| CHILE..... | iii-1 |
| CUBA..... | iii-1 |
| COLOMBIA | iii-1 |
| PERÚ | iii-1 |
| COMITÉ TÉCNICO | iii-2 |
| 1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia..... | A1-1 |
| 2. Informe sobre el Asunto 2. Revisar el Capítulo propuesto correspondiente al Capítulo D: Reglas de operación..... | A2-1 |
| 3. Informe sobre el Asunto 3. Coordinación con los expertos para programar la Novena teleconferencia..... | A3-1 |

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Novena Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/09) se llevó a cabo el 19 de agosto de 2025, mediante la plataforma Microsoft Teams, en horario de 08:00 a 10:00 (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 11 expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a ocho (8) Estados miembros del Sistema y el Comité Técnico del SRVSOP. La lista de participantes aparece en la Página [iii-1](#).

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 todos los puntos de la agenda.

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. Continuar con la revisión el Capítulo D propuesto correspondiente a las Reglas de Operación.
3. Coordinación con los expertos para programar la Décima 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

Sergio Sanguenza
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC
ssanguenza@dgac.gob.bo

BRASIL

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

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

CHILE

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

COLOMBIA

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

CUBA

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

Antonio Lahera
Inspector de aeronavegabilidad – IAAC
antonio.lahera@iacc.avianet.cu

PANAMÁ

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

PERÚ

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

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

COMITÉ TÉCNICO

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

1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia

1.1 El Sr. Jorge Luis Barrios Núñez, experto en aeronavegabilidad del Comité Técnico del SRVSOP, dio la bienvenida a los participantes e inició la sesión conforme a la agenda establecida. Se registró la participación de 11 expertos de aeronavegabilidad de ocho (8) Estados miembros del SRVSOP, además de representantes del Comité Técnico. El detalle de participantes se encuentra en el ítem (iii) de este informe.

1.2 Seguidamente, se recordó al personal de expertos en aeronavegabilidad participante que en la teleconferencia anterior se había concluido la discusión hasta el requisito CAMO.300 – Requisitos de personal, quedando pendiente la continuación desde el CAMO.305. Asimismo, se enfatizó que el objetivo de esta sesión era dar continuidad a la revisión detallada del texto propuesto del Capítulo D, considerando tanto las enmiendas incorporadas por los expertos en reuniones previas como las propuestas de redacción presentadas por algunos Estados.

1.3 El Comité Técnico subrayó la importancia de lograr consensos en los puntos críticos, a fin de evitar interpretaciones divergentes entre Estados y mantener alineación con las disposiciones de los Anexos 6 y 8 del Convenio de Chicago y con las mejores prácticas regulatorias internacionales.

1.4 Finalmente, se indicó que los cambios de forma o de terminología (por ejemplo: “formación” vs. “conocimiento”, “crear” vs. “supervisar”) debían quedar debidamente registrados, ya que podrían trasladarse a una Circular de Asesoramiento (CA) para complementar la aplicación del requisito en los Estados miembro.

2. Informe sobre el Asunto 2. Continuación de la revisión del Capítulo D propuesto correspondiente a las reglas de operación de la CAMO

2.1 Seguidamente se procedió a revisar cada una de las Secciones:

2.2 **CAMO.305** - Personal de revisión de la aeronavegabilidad (ARS)

2.2.1 Se inició con la revisión del literal (a) en donde se establecía que la CAMO, al recibir aprobación, podría realizar revisiones de aeronavegabilidad y expedir directamente autorizaciones de vuelo especial. Esto generó observaciones inmediatas por parte de varios expertos, en donde se manifestaba de que se interpretaba que la CAMO tendría la facultad de emitir permisos de vuelo especial, lo cual es una atribución exclusiva de la AAC según el LAR 21, por lo que dejar esa facultad a la CAMO podría generar un conflicto normativo, ya que la autorización de vuelo es un acto de autoridad y no de un proveedor de servicios.

2.2.2 Se reconoció que la CAMO sí puede expedir certificados de revisión de aeronavegabilidad (ARC), en tanto esté aprobada para ello por la autoridad, Pero respecto a los permisos de vuelo especial, el rol de la CAMO debía limitarse a elaborar la recomendación técnica (evaluación de la condición de aeronavegabilidad, documentación de respaldo, justificación técnica), la cual posteriormente debe ser revisada y aprobada por la AAC, esto asegura que la AAC mantenga la responsabilidad soberana de otorgar o negar una autorización de vuelo especial, mientras la CAMO actúa como organización de apoyo técnico.

2.2.3 Se propuso un nuevo texto, quedando aceptado por consenso:

“Para recibir la aprobación que lo autorice a realizar revisiones de la aeronavegabilidad y, si procede, preparar las recomendaciones técnicas para la emisión de autorizaciones de vuelo especial, la CAMO debe contar con el personal de revisión de la aeronavegabilidad adecuado, que expedirá los certificados de revisión de aeronavegabilidad (ARC) y elaborará las recomendaciones de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21, para consideración y aprobación de la AAC.”

2.2.4 A continuación se revisó el literal (b) propuesto, al respecto se expuso que el texto inicial de esta Sección indicaba que el ARS designado solo podía recibir autorización de la CAMO después de completar satisfactoriamente una revisión de aeronavegabilidad “bajo la supervisión de la AAC”. Esto generó que Algunos expertos (Chile y Argentina) señalaran que esta redacción podía generar la interpretación de que la autoridad debía supervisar cada revisión realizada por el ARS, lo que sería impracticable para la vigilancia continua.

2.2.5 Tras el intercambio de opiniones, se alcanzó consenso en suprimir la referencia expresa a “bajo la supervisión de la AAC”, manteniendo la exigencia de competencia del personal, pero trasladando la explicación del mecanismo de aceptación a una Circular de Asesoramiento (CA). Se acordó que la AAC ejercerá su rol mediante la aceptación formal de procedimientos en el CAME y no supervisando físicamente cada revisión inicial.

2.2.6 En relación al párrafo en donde se establece que la organización debía garantizar que el ARS demuestre experiencia reciente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, Varios expertos (Colombia, Brasil y Argentina) manifestaron que era necesario definir un periodo temporal objetivo, tomando como referencia lo establecido en LAR 145 (ej. seis meses de experiencia en los últimos dos años). Sin embargo, se destacó que incluir un plazo fijo en el Reglamento podría limitar la flexibilidad de los Estados. Por ello, se acordó mantener el requisito en el texto normativo y definir los parámetros de “experiencia reciente” en una Circular de Asesoramiento, donde se detallan los métodos aceptables de cumplimiento.

2.2.7 En relación al literal (d) en donde se establecía que todo el personal ARS debía identificarse mediante una lista incluida en el CAME, Cuba propuso que la lista forme parte integrante del CAME, mientras que otros expertos (Chile y Perú) advirtieron que, dada la naturaleza dinámica de estas designaciones, debía contemplarse la opción de mantener la lista como un documento controlado

referenciado en el CAME, evitando la necesidad de modificar el manual en cada actualización. Por lo anterior, se alcanzó el consenso en aceptar esta segunda opción, permitiendo mayor agilidad en la gestión documental, siempre bajo el control de la autoridad competente.

2.2.8 Finalmente, durante la revisión de esta Sección se discutió la coherencia terminológica respecto al uso de “formación”, “instrucción” y “conocimiento”. Se recordó que, en documentos de OACI, el término “training” puede traducirse de diversas formas; sin embargo, todos convergen en que el propósito es garantizar que el ARS cuente con el conocimiento y competencias apropiadas. La reunión acordó mantener el término “conocimiento” en el Reglamento, dejando la explicación de matices terminológicos para circulares de asesoramiento.

2.2.9 Esta Sección quedo de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.305 Personal de revisión de la aeronavegabilidad (ARS)

(a) ~~Para recibir la aprobación que lo autorice a realizar revisiones de la aeronavegabilidad y, si procede, expedir autorizaciones de vuelo, la CAMO deberá contar con el personal de revisión de la aeronavegabilidad adecuado, que expedirá los certificados de revisión de aeronavegabilidad (ARC) y, si procede, las autorizaciones de permiso de vuelo especial de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21.~~

Para recibir la aprobación que lo autorice a realizar revisiones de la aeronavegabilidad y, si procede, preparar las recomendaciones técnicas para la emisión de autorizaciones de vuelo especial, la CAMO debe contar con el personal de revisión de la aeronavegabilidad adecuado, que expedirá los certificados de revisión de aeronavegabilidad (ARC) y elaborará las recomendaciones de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21, para consideración y aprobación de la AAC.

(b) *El ARS designado por la CAMO sólo puede recibir una autorización por parte de dicha organización cuando así lo acepte formalmente la AAC que otorgo la certificación a la CAMO después de completar ~~a satisfacción~~ satisfactoriamente una revisión de aeronavegabilidad. ~~bajo la supervisión de la AAC.~~*

(c) *La organización deberá garantizar que el ARS pueda demostrar una experiencia reciente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.*

(d) *Todo el ARS deberá identificarse mediante una lista que ~~figurará~~ forme parte del ~~en el~~ CAME, junto con su referencia de autorización de revisión de la aeronavegabilidad.*

(e) *La organización deberá mantener un expediente de todo el personal que participe en la revisión de la condición de aeronavegabilidad, que deberá incluir detalles de cualquier cualificación apropiada, junto con un resumen de la experiencia y ~~formación~~ conocimiento pertinente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y una copia de la autorización. Este expediente deberá conservarse durante dos años desde la fecha en que el personal de revisión de la aeronavegabilidad haya dejado la organización.*

2.3 Seguidamente fue evaluado el CAMO.310 – Instalaciones, en donde fueron evaluados los tres párrafos (a), (b) y (c) en los cuales se establecían requisitos relacionados a:

- Proveer instalaciones apropiadas para el trabajo previsto protegidos del medio ambiente, polvo y calor;
- disponer de oficinas aceptables en lugares adecuados; y
- ambiente de trabajo apropiado.

Al respecto los expertos discutieron las siguientes propuestas de mejora:

2.3.1 Literal (a) no tuvo observaciones:

2.3.2 Literal (b), el experto de Perú propuso enfatizar que las oficinas debían considerar también al personal ARS (CAMO.305), para asegurar que este disponga de instalaciones adecuadas para el desempeño de sus funciones. Al respecto el experto de Cuba y otros expertos señalaron que la redacción ya era suficientemente amplia al referirse a “personal responsable de la gestión del mantenimiento”, lo cual incluye implícitamente al ARS. Tras el intercambio, se acordó mantener la redacción genérica, sin incluir el CAMO.305.

2.3.3 Literal (c) no tuvo observaciones.

2.3.4 Seguidamente, el experto de Colombia planteó que la CAMO debía contar con un software específico para la función de mantenimiento de la aeronavegabilidad. El argumento era que la gestión moderna de la aeronavegabilidad requiere herramientas tecnológicas que garanticen control de datos, registros, seguimiento de vencimientos y trazabilidad de las acciones de mantenimiento.

2.3.5 Al respecto, varios expertos señalaron que obligar a tener un software podía ser una limitación, expresaron que no todas las CAMO podrían tener la capacidad económica para adquirir o desarrollar sistemas complejos, por lo que podrían dejarse fuera a organizaciones pequeñas, que podrían gestionar adecuadamente mediante métodos alternativos (ej. controles manuales o sistemas básicos). Asimismo, se advirtió también que redactar la norma con la palabra “software” sería muy prescriptivo, y podría volverse obsoleto o demasiado rígido frente a la evolución tecnológica.

2.3.6 El Comité Técnico propuso reemplazar “software” por “sistema”, y que este fuese aceptable para la AAC, el sustento fue que un sistema puede adoptar distintas formas (software especializado, aplicación interna, o incluso un conjunto de procedimientos manuales con controles documentales, siempre que aseguren la trazabilidad y la integridad de los registros.

2.3.7 Todos los participantes estuvieron de acuerdo con la propuesta, que finalmente quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

“(d) La CAMO debe contar con un sistema, aceptable para la AAC, que permita gestionar de manera efectiva el mantenimiento de la aeronavegabilidad, asegurando la trazabilidad, integridad y disponibilidad de los registros”.

2.3.8 Por lo anterior esta Sección quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.310 Instalaciones

- (a) *La CAMO debe proveer instalaciones apropiadas para todo el trabajo que planea realizar, asegurando en particular, protección de los fenómenos del medio ambiente, del polvo y el calor.*
- (b) *Debe disponer de oficinas aceptables, en lugares adecuados, para el personal responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, incluyendo en particular para el personal que se especifica en la Sección CAMO.300, ~~Sección CAMO.305~~ y del personal encargado de los sistemas de calidad y seguridad operacional.*
- (c) *El ambiente de trabajo debe ser apropiado para las tareas que se van a realizar y en particular, cumplir con requerimientos especiales que se deben observar. A menos que sea requerido de otra forma por el ambiente particular de una tarea, el ambiente de trabajo debe ser tal que la efectividad del personal no se vea afectada.*

~~*La CAMO debe contar con un software adecuado para la función de mantenimiento de la aeronavegabilidad.*~~

- (d) *La CAMO debe contar con un sistema, aceptable para la AAC, que permita gestionar de manera efectiva el mantenimiento de la aeronavegabilidad, asegurando la trazabilidad, integridad y disponibilidad de los registros.*

2.4 Existía una propuesta de incorporar el requisito CAMO.311 propuesto por el experto de Perú referente a procedimientos de calidad para validación de equipamientos, herramientas y materiales. Al

respecto algunos expertos expresaron reservas, señalando que este requisito podría generar duplicación con lo ya exigido en el LAR 145 a las OMA. Se planteó la preocupación de que la CAMO terminara asumiendo funciones propias de la OMA, cuando en realidad su rol es de gestión y supervisión, no de ejecución directa. Luego de un análisis detallado por parte de los expertos se concluyó que el requisito propuesto no era necesario, al considerar que la validación de equipamientos, herramientas y materiales ya se encuentra cubierta por las obligaciones de las OMA bajo el LAR 145. En consecuencia, se acordó no incluir el CAMO.311 en el Capítulo D.

2.5 Lo siguiente fue la evaluación de la Sección **CAMO.315** referente a los Datos de mantenimiento, al respecto:

2.5.1 La primera propuesta que se planteó fue que el párrafo (a) establezca de forma clara que los datos de mantenimiento estén actualizados y aplicables, como condición esencial para garantizar la correcta gestión de la aeronavegabilidad. En la discusión se subrayó que la CAMO no necesariamente debe generar los datos, pero sí asegurar que los datos provistos por el propietario/explotador o por el fabricante estén disponibles, controlados y vigentes durante toda la vigencia contractual.

2.5.2 Algunos expertos remarcaron que la referencia a mantener datos “durante la vigencia del contrato” debía precisarse para no dejar vacíos regulatorios que pudieran afectar la disponibilidad de información en auditorías o en la supervisión de la AAC. También se hizo hincapié en alinear el requisito con lo dispuesto en los LAR 121.1135 y 135.1435, para garantizar coherencia normativa entre el explotador aéreo y la CAMO.

2.5.3 Luego de un análisis detallado a esta Sección los expertos estuvieron de acuerdo con el planteamiento y solo se deberían incluir los cambios propuestos. La redacción quedó de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.315 Datos de mantenimiento

- (a) *La CAMO debe mantener y utilizar datos de mantenimiento actualizados y aplicables para la realización de las tareas de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad contempladas en la Sección CAMO.320. Estos datos podrán ser facilitados por el propietario u explotador sobre la base de un contrato apropiado que se suscribirá con uno u otro. En tal caso, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad solo deberá mantener esos datos de mantenimiento durante el período de vigencia del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto la Sección 121.1135 o Sección 135.1435, según sea aplicable.*
- (b) *Para los propósitos de esta sección datos de mantenimiento aplicable deben ser:*
 - (1) *cualquier requerimiento, procedimiento, directriz de aeronavegabilidad, o datos aplicables, aceptados o aprobados por la AAC del Estado de matrícula;*
 - (2) *manuales de mantenimiento, reparación y reparación general, boletines de servicio, así como programas de ajuste y tolerancia aceptados o aprobados por la AAC del Estado de matrícula;*
 - (3) *cualquier estándar aplicable, tal como prácticas estándar de mantenimiento emitidas por cualquier Autoridad, instituto u organización y que sea reconocida por la AAC del Estado de matrícula como un buen estándar de mantenimiento; y*
 - (4) *cualquier dato aplicable emitido de acuerdo con el párrafo ~~(e)~~ (a) de esta sección.*
- (c) *La CAMO debe asegurar que todos los datos de mantenimiento estén fácilmente disponibles para ser usados cuando sea requerido por el personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.*
- (d) *La CAMO, debe asegurar que todos los datos de mantenimiento controlados son mantenidos debidamente actualizados.*

2.6 Seguidamente fue revisada la Sección **CAMO.320** correspondiente a la Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en donde:

2.6.1 Se discutió que la CAMO debe garantizar:

- La correcta implementación y control del Programa de Mantenimiento aprobado por la AAC.
- La incorporación de Directivas de Aeronavegabilidad (ADs), boletines de servicio y modificaciones requeridas.
- El aseguramiento de que todas las tareas de mantenimiento sean realizadas por organizaciones aprobadas (OMA) bajo LAR 145, o equivalentes aceptados.
- La conservación de los registros que evidencien el cumplimiento de las tareas, en coordinación con el explotador.

2.6.2 Algunos expertos propusieron reforzar la redacción para que quede claro que la CAMO no solo “monitorea”, sino que debe gestionar de manera integral el cumplimiento del mantenimiento y ser responsable de recomendar acciones correctivas cuando se identifiquen incumplimientos o desviaciones.

2.6.3 La reunión aceptó la propuesta de utilizar el nuevo termino “desarrollar” por “crear” a fin de cumplir con la Enmienda 2 del Anexo 19, el cual fue incluido en el párrafo (b)(1). Asimismo, con base en la propuesta del experto de Perú fueron considerados los términos componentes con vida útil limitada (LLP) y componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO)

2.6.4 En referencia al literal (c) propuesto, varios expertos plantearon que gran parte del literal corresponde al explotador y a sus capítulos de 121/135, no a la CAMO. Incluso se sugirió que parte de lo listado fuera “puede” y no “debe”, para no imponer a la CAMO obligaciones que están en la órbita del explotador. Se advirtió que el (c) podía duplicar o solapar exigencias ya cubiertas en 121/135 (explotador) y 145 (OMA), por lo que se propuso revisarlo integralmente frente a esos capítulos antes de aprobarlo.

2.6.5 Por lo anterior se acordó que este párrafo (c) sería tratado en la reunión presencial. Finalmente esta Sección quedaría de acuerdo al siguiente detalle a excepción del literal (c):

CAMO.320 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

(a) *Todos los trabajos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberán efectuarse conforme a los requisitos del Capítulo I del LAR 121 y/o Capítulo J del LAR 135, según corresponda.*

(b) *Para todas las aeronaves gestionadas, la CAMO ~~debe~~ podrá:*

- (1) *Crear y Desarrollar y/o Supervisar un programa de mantenimiento para la aeronave gestionada que incluya cualquier programa de confiabilidad aplicable. Además del monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión.*
- (2) *Presentar el programa de mantenimiento de la aeronave y sus enmiendas a la autoridad competente para su aprobación.*
- (3) *Gestionar la aprobación de las modificaciones y reparaciones mayores.*
- (4) *Garantizar que todo el mantenimiento se lleva a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado.*
- (5) *Garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean de aplicación y que afecten al mantenimiento de la aeronavegabilidad.*
- (6) *Garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una OMA LAR 145.*
- (7) *Garantizar que la aeronave se lleve a una organización de mantenimiento debidamente aprobada siempre que sea necesario.*

- (8) *Coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de directrices de aeronavegabilidad, la sustitución de componentes con vida útil limitada (LLP), componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) y la inspección de elementos para garantizar que el trabajo se ejecute correctamente.*
 - (9) *Administrar y archivar todos los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad o el registro técnico del explotador.*
 - (10) *Asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave.*
- (c) *Cuando el explotador aéreo no posea ~~no~~ ~~un~~ ~~ente~~ con una aprobación como organización de mantenimiento según el LAR 145, éste deberá establecer un contrato escrito de mantenimiento entre el explotador ~~y~~ ~~con~~ una OMA LAR 145, en el que se detallen las funciones especificadas en las Sección 121.1110 del LAR 121 o Sección 135.1140 del LAR 135, según sea aplicable, asegurándose de que todo el mantenimiento se realice en última instancia por una OMA LAR 145, y se defina el apoyo a las funciones del sistema de calidad descrito de la Sección CAMO.345 (b). Los contratos de mantenimiento en base, mantenimiento de línea programado y mantenimiento de motores o hélices, cuando sea aplicable, junto con todas sus modificaciones, deberán ser aprobados por la AAC. No obstante, en el caso de:*
- (1) *Una aeronave que requiera un mantenimiento de línea no previsto, el contrato podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a la organización de mantenimiento conforme ~~a la parte~~ al LAR 145.*
 - (2) *Mantenimiento de ~~elementos~~ componentes, incluso el mantenimiento de motores o hélices, cuando sea aplicable, el contrato mencionado en ~~la letra~~ el párrafo (c) podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a ~~la~~ una organización de mantenimiento conforme al LAR 145.*

2.7 La siguiente Sección evaluada fue la CAMO.330 referente a la revisión de la aeronavegabilidad, sin embargo es importante tener en cuenta que la numeración estaba errada ya que corresponde para esta Sección el **CAMO 225**.

2.7.1 En relación a esta Sección, los expertos de Perú hicieron varias propuestas de mejora de forma al literal (a) que sirven para clarificación de lo que se ha desarrollado, dentro de las propuestas realizadas se encuentra:

- Cambio del termino “célula” por “aeronave”, considerando que es el termino que se usa en toda la reglamentación.
- Incluirle al termino “motor” “motor de aeronave” a fin de alinearlo con el termino utilizado en el Doc. 9760 e incluir el termino hélice, y “cuando corresponda”, esta propuesta es para que sea aplicable a los tres productos en el momento que sea aplicable.
- Uso de los términos del Doc. 9859 en relación a los componentes con vida útil limitada (LLP) y componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO)
- Asimismo, en el párrafo (a)(5) los expertos consideraron que no deberían considerarse los boletines de servicio para evitar imponer una obligación general que no existe en los LAR: un SB no es mandatorio per se; solo pasa a serlo cuando está incorporado por una Directriz de Aeronavegabilidad (AD), por limitaciones del diseño (ALS/ALI/CMR) u otro instrumento regulatorio. Se tomo en consideración que el control de los SB no desaparece: permanece en CAMO.315 (Datos de mantenimiento) como parte de los datos aplicables que la CAMO debe mantener y utilizar; simplemente no se verifica su aplicación como requisito “mandatorio” en la lista de chequeo del ARC, salvo que hayan sido obligados por AD u otro documento mandatorio (lo cual ya queda cubierto por “directrices de aeronavegabilidad” y “otra documentación mandatoria”

2.7.2 Por todo lo anterior este párrafo (a) quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.330225 Revisión de la aeronavegabilidad

- (a) Para cumplir la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, la CAMO debe realizar una revisión de los registros de la aeronave, íntegramente documentada, con objeto de verificar que:
- (1) las horas de vuelo de la célula aeronave, el motor de la aeronave y la hélice (según corresponda) y sus correspondientes ciclos de vuelo se han registrado correctamente;
 - (2) el manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de ~~revisión~~ actualización;
 - (3) se han realizado todas las tareas de mantenimiento de la aeronave, motor de aeronave, hélice (según corresponda), conforme al programa de mantenimiento aprobado;
 - (4) se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada;
 - (5) se han aplicado y registrado todas las directrices de aeronavegabilidad aplicables, los boletines de servicio y otra documentación mandatoria (según corresponda);
 - (6) se han registrado y son conformes al LAR 21 todas las modificaciones y reparaciones de realizadas en la aeronave;
 - (7) todos los elementos componentes con vida útil limitada (LLP) y componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su límite de vida útil aprobado;
 - (8) todo el mantenimiento se ha realizado de conformidad con el Capítulo I del LAR 121 y o el Capítulo J del LAR 135, según corresponda;
 - (9) la declaración actual de masa (peso) y centro de gravedad refleja la configuración de la aeronave y es válida;
 - (10) la aeronave cumple la última revisión de su diseño de tipo; y
 - (11) la aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido que de conformidad a la Sección 21.825(e) del LAR 21.

2.7.3 En referencia con el párrafo (b) presentado, los participantes manifestaron que debía eliminarse la segunda parte de este requisito: El ARS de la CAMO efectuará una inspección física de la aeronave. ~~En dicha inspección, el ARS que no esté cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que posea dicha cualificación~~, por ser redundante e incongruente con la sección de personal (CAMO.305). Asimismo, se sustentó de que no existe en la norma una obligación general de “ser asistido” y, si el ARS realiza la inspección, es porque ya cumple los requisitos de competencia; añadir la asistencia solo complica el requisito.

2.7.4 Asimismo, se sugirió unir el párrafo (b) propuesto con el párrafo (c) con el cambio consensuado, lo cual permitió que el requisito quede de acuerdo al siguiente detalle:

~~(b) El ARS de la CAMO efectuará una inspección física de la aeronave. En dicha inspección, el ARS que no esté cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que posea dicha cualificación. En la cual~~

~~(c) Mediante la inspección física de la aeronave, el ARS debe asegurarse de que:~~

- (1) todas las marcas y ~~etiquetas~~ placas requeridas están correctamente instalados;
- (2) la aeronave cumple su manual de vuelo aprobado;
- (3) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;

- (4) *no se encuentran defectos evidentes que no se hayan tratado de conformidad con la Sección 121.1160 o la Sección 135.1465, según sea aplicable;*
- (5) *no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de registros del ítem (a).*

2.7.5 Asimismo, en los párrafos en donde se uso el término “informe” fue cambiado por “certificado” y se cambio el término “rótulos” por “placas. Los párrafos quedaron de acuerdo al siguiente detalle:

- (c) *No obstante, que los ~~informes~~ certificados de revisión de la condición de aeronavegabilidad se expidan tras superar satisfactoriamente una revisión de aeronavegabilidad, el ~~informe~~ certificado tendrá una validez de un año, la revisión de la condición de aeronavegabilidad se puede anticipar un máximo de noventa (90) días sin pérdida de continuidad del patrón de revisiones de aeronavegabilidad, para permitir que la revisión física se realice durante una comprobación de mantenimiento.*
- (d) *El ARC (formulario Form CAMO - 002 o la recomendación de expedición de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad (formulario Form CAMO - 002a) solo podrán ser emitidos:*
 - (1) *por personal encargado de la revisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debidamente autorizado de conformidad con la Sección CAMO.305 en nombre de la CAMO, y*
 - (2) *cuando se dictamine que la revisión de la condición de aeronavegabilidad se ha llevado a cabo en su totalidad, sin observarse incumplimientos que puedan poner en peligro la seguridad del vuelo.*
- (e) *Siempre que se expida o prorrogue un ~~informe~~ certificado de revisión de la condición de aeronavegabilidad a una aeronave, deberá remitirse copia del mismo a la AAC del Estado de matrícula en el plazo máximo de 10 días tras la expedición o la prórroga.*
- (f) *Las tareas de revisión del mantenimiento de aeronavegabilidad no deberán subcontratarse.*
- (g) *De no ser concluyente el resultado de la revisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, se informará de tal extremo a la AAC a la mayor brevedad posible y, en todo caso, en el plazo máximo de 72 horas desde el momento en que la organización haya detectado la situación.*

2.7.6 En el Adjunto A se encuentra todo lo que se ha avanzado hasta el momento en el Capítulo D

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

3.1 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 la siguiente teleconferencia el día 26 de agosto con el propósito de continuar con la revisión del Capítulo D del LAR CAMO.

APÉNDICE A

Capítulo D: Reglas de operación**CAMO.300 Requisitos de personal**

(a) La organización CAMO debe nombrar a un Gerente Responsable, que cuente con autoridad en la organización para asegurar que todas las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad se pueden financiar y llevar a cabo de conformidad con este reglamento.

~~(b) Para el transporte aéreo comercial un explotador de servicios aéreos, el Gerente Responsable mencionado en (a), que podría ser el mismo para el explotador aéreo y la CAMO, debe contar con autoridad suficiente en la organización para asegurar garantizar que todas las operaciones del explotador se pueden financiar y llevar a cabo de acuerdo con las normas exigidas para la emisión y el mantenimiento de la validez de un certificado de explotador aéreo, y cuando corresponda, de la de su aprobación como CAMO.~~

~~(c) El Gerente Responsable responsable de la CAMO debe nombrar a un responsable de la gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. La persona designada como Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad requerida de conformidad con el LAR 119, (según el tipo de operación), deberá:~~

~~(1) Ser aceptados por la AAC.~~

~~(2) Prestar sus servicios con exclusividad a la CAMO~~

~~(3) Tener independencia con respecto a la o las organizaciones de mantenimiento que le prestan servicio a dichos explotadores.~~

~~(d) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. La persona y/o grupos de personas no deben tener conflictos de intereses en virtud de las labores que desarrollan en la CAMO. Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.~~

~~(c) Se designará a una persona o a un grupo de personas que serán responsables de garantizar que la organización CAMO cumpla en todo momento los requisitos de este reglamento. Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.~~

~~(c) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la~~ La CAMO debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. ~~La persona y/o grupos de personas no deben tener conflictos de intereses en virtud de las labores que desarrollan en la CAMO.~~ Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.

~~Para el transporte aéreo comercial, el Gerente Responsable debe nombrar a un responsable. Esta persona será responsable de la gestión y supervisión de las actividades de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con (c).~~

~~El responsable designado mencionado en la letra (d) no será empleado de una OMA LAR 145 contratada por el explotador, a menos que la AAC lo acuerde de forma específica.~~

~~La organización debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto.~~

~~Todas las personas mencionadas en las letras (c) y (d) deben poder demostrar conocimientos relevantes, la formación y experiencia apropiada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves.~~

~~La cualificación de todo el personal que participe en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe registrarse y documentarse.~~

- (d) En lo que respecta a las organizaciones que expiden certificados de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con la Sección ~~CAMO.340 (a)(4)~~ CAMO.130 (b)(4) la organización CAMO designará a las personas autorizadas a hacerlo, que estarán sujetas a la aprobación de la autoridad competente.
- (e) La organización definirá y mantendrá actualizados en el manual de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) el título y nombre de la persona o personas a las que se hace referencia en los ítems (a), (c) e (d).
- (f) Para toda aeronave de gran tamaño o destinada al transporte aéreo comercial, la organización CAMO establecerá y controlará la competencia del personal que participe en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la revisión de la aeronavegabilidad y/o las auditorías de calidad con arreglo al procedimiento y a la norma acordados por la AAC.

CAMO.305 Personal de revisión de la aeronavegabilidad (ARS)

- (a) ~~Para recibir la aprobación que lo autorice a realizar revisiones de la aeronavegabilidad y, si procede, expedir autorizaciones de vuelo, la CAMO deberá contar con el personal de revisión de la aeronavegabilidad adecuado, que expedirá los certificados de revisión de aeronavegabilidad (ARC) y, si procede, las autorizaciones de permiso de vuelo especial de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21.~~

Para recibir la aprobación que lo autorice a realizar revisiones de la aeronavegabilidad y, si procede, preparar las recomendaciones técnicas para la emisión de autorizaciones de vuelo especial, la CAMO debe contar con el personal de revisión de la aeronavegabilidad adecuado, que expedirá los certificados de revisión de aeronavegabilidad (ARC) y elaborará las recomendaciones de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21, para consideración y aprobación de la AAC.

- (b) El ARS designado por la CAMO sólo puede recibir una autorización por parte de dicha organización cuando así lo acepte formalmente la AAC **que otorgo la certificación a la CAMO** después de completar a **satisfacción satisfactoriamente** una revisión de aeronavegabilidad. ~~bajo la supervisión de la AAC.~~
- (c) La organización deberá garantizar que el ARS pueda demostrar una experiencia reciente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) Todo el ARS deberá identificarse mediante una lista que **figurará forme parte del** en el CAME, junto con su referencia de autorización de revisión de la aeronavegabilidad.
- (e) La organización deberá mantener un expediente de todo el personal que participe en la revisión de la condición de aeronavegabilidad, que deberá incluir detalles de cualquier cualificación apropiada, junto con un resumen de la experiencia y **formación conocimiento** pertinente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y una copia de la autorización. Este expediente deberá conservarse durante dos años desde la fecha en que el personal de revisión de la aeronavegabilidad haya dejado la organización.

CAMO.310 Instalaciones

- (a) La CAMO debe proveer instalaciones apropiadas para todo el trabajo que planea realizar, asegurando en particular, protección de los fenómenos del medio ambiente, del polvo y el calor.
- (b) Debe disponer de oficinas aceptables, en lugares adecuados, para el personal responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, incluyendo en particular para el personal que se especifica en la Sección CAMO.300, ~~Sección CAMO.305~~ y del personal encargado de los sistemas de calidad y seguridad operacional.
- (c) El ambiente de trabajo debe ser apropiado para las tareas que se van a realizar y en particular, cumplir con requerimientos especiales que se deben observar. A menos que sea requerido de otra forma por el ambiente particular de una tarea, el ambiente de trabajo debe ser tal que la efectividad del personal no se vea afectada.

~~La CAMO debe contar con un software adecuado para la función de mantenimiento de la aeronavegabilidad.~~

- (d) La CAMO debe contar con un sistema, aceptable para la AAC, que permita gestionar de manera efectiva el mantenimiento de la aeronavegabilidad, asegurando la trazabilidad, integridad y disponibilidad de los registros.

~~CAMO.311 — Procedimientos de calidad para validación de Equipamientos, herramientas y materiales~~

- ~~(a) La CAMO debe tener un procedimiento de calidad, relacionado con la validación de los listados de equipamiento, herramientas y materiales adecuados y necesarios utilizados por la organización de mantenimiento contratada y/o subcontratada, para garantizar el adecuado cumplimiento de toda actividad de mantenimiento descrita en su lista de capacidades.~~
- ~~(b) El procedimiento de validación del control de las herramientas, equipamientos y equipo particular que requiera calibración, debe incluir procesos de control y calibración de acuerdo a estándares aceptables a la AAC del Estado que otorgó la certificación, a una frecuencia que asegure su correcta operación y precisión. Los registros de estas calibraciones indicadas y el estándar utilizado deben ser validados por la CAMO, cada vez que se pretende utilizar los servicios de una organización de mantenimiento contratada.~~

CAMO.315 Datos de mantenimiento

- (a) La CAMO debe mantener y utilizar datos de mantenimiento **actualizados** y aplicables para la realización de las tareas de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad contempladas en la Sección CAMO.320. Estos datos podrán ser facilitados por el propietario u explotador sobre la base de un contrato apropiado que se suscribirá con uno u otro. En tal caso, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad solo deberá mantener esos datos **de mantenimiento** durante el período de vigencia del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto la Sección 121.1135 o Sección 135.1435, según sea aplicable.
- (b) Para los propósitos de esta sección datos de mantenimiento aplicable deben ser:
- (1) cualquier requerimiento, procedimiento, directriz de aeronavegabilidad, o datos aplicables, aceptados o aprobados por la AAC del Estado de matrícula;
 - (2) manuales de mantenimiento, reparación y reparación general, boletines de servicio, así como programas de ajuste y tolerancia aceptados o aprobados por la AAC del Estado de matrícula;
 - (3) cualquier estándar aplicable, tal como prácticas estándar de mantenimiento emitidas por cualquier Autoridad, instituto u organización y que sea reconocida por la AAC del Estado de matrícula como un buen estándar de mantenimiento; y
 - (4) cualquier dato aplicable emitido de acuerdo con el párrafo ~~(e)~~ **(a)** de esta sección.
- (c) La CAMO debe asegurar que todos los datos de mantenimiento estén fácilmente disponibles para ser usados cuando sea requerido por el personal de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) La CAMO, debe asegurar que todos los datos de mantenimiento controlados son mantenidos debidamente actualizados.

CAMO.320 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (a) Todos los trabajos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberán efectuarse conforme a los requisitos del Capítulo I del LAR 121 ~~y~~ **o** Capítulo J del LAR 135, **según corresponda**.
- (b) Para todas las aeronaves gestionadas, la CAMO ~~debe~~ **podrá**:
- (1) ~~Crear y~~ **Desarrollar** y/o Supervisar un programa de mantenimiento para la aeronave gestionada que incluya cualquier programa de **confiabilidad** aplicable. **Además del monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión.**
 - (2) Presentar el programa de mantenimiento de la aeronave y sus enmiendas a la autoridad competente para su aprobación.
 - (3) Gestionar la aprobación de las modificaciones y reparaciones mayores.

- (4) Garantizar que todo el mantenimiento se lleva a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado.
 - (5) Garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean de aplicación y que afecten al mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - (6) Garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una OMA LAR 145.
 - (7) Garantizar que la aeronave se lleve a una organización de mantenimiento debidamente aprobada siempre que sea necesario.
 - (8) Coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de directrices de aeronavegabilidad, la sustitución de componentes con vida útil limitada (LLP), **componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO)** y la inspección de elementos para garantizar que el trabajo se ejecute correctamente.
 - (9) Administrar y archivar todos los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad o el registro técnico del explotador.
 - (10) Asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave.
- (c) Cuando el explotador **aéreo no posea** ~~no cuente~~ con una aprobación **como organización de mantenimiento** según el LAR 145, éste deberá establecer un contrato escrito de mantenimiento entre el explotador ~~y con~~ una OMA LAR 145, en el que se detallen las funciones especificadas en las Sección 121.1110 **del LAR 121** o Sección 135.1140 **del LAR 135**, según sea aplicable, asegurándose de que todo el mantenimiento se realice en última instancia por una OMA LAR 145, y se defina el apoyo a las funciones **del sistema** de calidad **descrito** de la Sección CAMO.345 (b). Los contratos de mantenimiento en base, mantenimiento de línea programado y mantenimiento de motores **o hélices, cuando sea aplicable**, junto con todas sus modificaciones, deberán ser aprobados por la AAC. No obstante, en el caso de:
- (1) Una aeronave que requiera un mantenimiento de línea no previsto, el contrato podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a la organización de mantenimiento conforme ~~a la parte~~ **al LAR 145**.
 - (2) **Mantenimiento de elementos componentes**, incluso el mantenimiento de motores **o hélices, cuando sea aplicable**, el contrato mencionado en ~~la letra~~ **el párrafo (c)** podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a ~~la una~~ **organización de mantenimiento conforme al LAR 145**.

CAMO.330225 Revisión de la aeronavegabilidad

- (a) Para cumplir la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, la CAMO debe realizar una revisión de los registros de la aeronave, íntegramente documentada, con objeto de verificar que:
- (1) las horas de vuelo de la ~~célula~~ **aeronave**, el motor **de la aeronave** y la hélice (**según corresponda**) y sus correspondientes ciclos de vuelo se han registrado correctamente;
 - (2) el manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de **revisión actualización**;
 - (3) se han realizado todas las tareas de mantenimiento de la aeronave, **motor de aeronave, hélice (según corresponda)**, conforme al programa de mantenimiento aprobado;
 - (4) se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada;
 - (5) se han aplicado y registrado todas las directrices de aeronavegabilidad aplicables, **los boletines de servicio y otra documentación mandatoria (según corresponda)**;
 - (6) se han registrado y son conformes al LAR 21 todas las modificaciones y reparaciones **de realizadas en** la aeronave;

- (7) todos los ~~elementos~~ **componentes** con vida útil limitada (**LLP**) y **componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO)** instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su límite de vida útil aprobado;
 - (8) todo el mantenimiento se ha realizado de conformidad con el Capítulo I del LAR 121 y ~~o~~ el Capítulo J del LAR 135, **según corresponda**;
 - (9) la declaración actual de masa (peso) y centro de gravedad refleja la configuración de la aeronave y es válida;
 - (10) la aeronave cumple la última revisión de su diseño de tipo; y
 - (11) la aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido que de conformidad a la Sección 21.825(e) del LAR 21.
- (b) ~~El ARS de la CAMO efectuará una inspección física de la aeronave. En dicha inspección, el ARS que no esté cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que posea dicha cualificación.~~
- (b) **El ARS de la CAMO efectuará una inspección física de la aeronave. En dicha inspección, el ARS que no esté cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que posea dicha cualificación. En la cual**
- ~~Mediante la inspección física de la aeronave, el ARS debe asegurarse de que:~~
- (1) todas las marcas y ~~rótulos~~ **placas** requeridas están correctamente instalados;
 - (2) la aeronave cumple su manual de vuelo aprobado;
 - (3) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;
 - (4) no se encuentran defectos evidentes que no se hayan tratado de conformidad con la Sección 121.1160 o la Sección 135.1465, según sea aplicable;
 - (5) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de registros del ítem (a).
- (c) No obstante, que los ~~informes~~ **certificados** de revisión de la condición de aeronavegabilidad se expidan tras superar satisfactoriamente una revisión de aeronavegabilidad, el ~~informe~~ **certificado** tendrá una validez de un año, la revisión de la condición de aeronavegabilidad se puede anticipar un máximo de noventa (90) días sin pérdida de continuidad del patrón de revisiones de aeronavegabilidad, para permitir que la revisión física se realice durante una comprobación de mantenimiento.
- (d) El ARC (formulario Form CAMO - 002 o la recomendación de expedición de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad (formulario Form CAMO - 002a) solo podrán ser emitidos:
- (1) por personal encargado de la revisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debidamente autorizado de conformidad con la Sección CAMO.305 en nombre de la CAMO, y
 - (2) cuando se dictamine que la revisión de la condición de aeronavegabilidad se ha llevado a cabo en su totalidad, sin observarse incumplimientos que puedan poner en peligro la seguridad del vuelo.
- (e) Siempre que se expida o prorrogue un ~~informe~~ **certificado** de revisión de la condición de aeronavegabilidad a una aeronave, deberá remitirse copia del mismo a la AAC del Estado de matrícula en el plazo máximo de 10 días tras la expedición o la prórroga.
- (f) Las tareas de revisión del mantenimiento de aeronavegabilidad no deberán subcontratarse.
- (g) De no ser concluyente el resultado de la revisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, se informará de tal extremo a la AAC a la mayor brevedad posible y, en todo caso, en el plazo máximo de 72 horas desde el momento en que la organización haya detectado la situación.