



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

**DÉCIMA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN AERONAVEGABILIDAD DEL
SRVSOP (TPEA/10-CAMO) EN PREPARACIÓN AL DESARROLLO DEL REGLAMENTO
APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA
AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

INFORME

(26 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
BOLIVIA	iii-1
BRASIL	iii-1
CHILE	iii-1
CUBA.....	iii-1
COLOMBIA	iii-1
PANAMÁ	iii-1
PERÚ	iii-1
URUGUAY.....	iii-1
COMITÉ TÉCNICO	iii-2
1. Informe sobre el Asunto 1. Listado de asistencia.....	A1-1
2. Informe sobre el Asunto 2. Continuar con la revisión del Capítulo propuesto correspondiente al Capítulo D: Reglas de operación	A2-1
3. Informe sobre el Asunto 3. Coordinación con los expertos para programar la Décima Primera teleconferencia	A3-1
4. Apéndice A.....	Ap. A - A1-1

ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii - 1. LUGAR Y FECHAS

La Décima Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/10) se llevó a cabo el 26 de agosto de 2025, mediante la plataforma Microsoft Teams, en horario de 09:00 a 11:00 (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 12 expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a nueve (09) 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 Décimo Primera 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

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

CHILE

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

COLOMBIA

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

CUBA

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

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

PANAMÁ

Mireilly 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

URUGUAY

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

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 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 12 expertos de aeronavegabilidad de 9 Estados miembros del SRVSOP, además de los 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 avanzado hasta la Sección del CAMO.330 el cual fue cambiado de numeración por el CAMO.325, en vista de que hubo un error en la numeración.

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.

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 Bajo este asunto la sesión continua con la revisión del CAMO.325 correspondiente a la **conservación de los registros**. Al respecto, los párrafos (a) y (b) solo tuvieron propuestas de mejora de forma lo que permite establecer requisitos claros y sin preocupación de interpretación errónea.

2.2 Seguidamente fue evaluado el párrafo (c) en cubre los registros de cualificación y experiencia del personal que interviene en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el monitoreo del cumplimiento y la gestión de la seguridad operacional, así como del ARS y del personal que emite recomendaciones y permisos de vuelo. En relación al contenido del párrafo (c)(2) se acordó resumir todo en un solo párrafo el cual fue discutido ampliamente, coincidiéndose en que muchos de los términos que se incluyen ya están cubiertos en los requisitos. Finalmente, esta Sección que de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.335330 Conservación de los registros

(a) *Registros de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad*

- (1) *La organización deberá asegurarse de conservar los registros de las certificaciones de conformidad de mantenimiento y los registros técnicos de las aeronaves,*
- (2) *La organización deberá registrar todos los detalles del trabajo realizado.*
- (3) *Si la organización posee la prerrogativa mencionada en la Sección CAMO.130 (c), deberá conservar una copia de cada ARC y recomendación emitida o, según corresponda, prorrogada, junto con toda la documentación de respaldo.*
- (4) *Además, la organización deberá conservar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad que haya prorrogado bajo la prerrogativa indicada en la Sección CAMO.130 (b)(4).*
- (5) *Si la organización posee la prerrogativa mencionada la Sección CAMO.130 (d), deberá conservar una copia de cada permiso de vuelo emitido de conformidad la Sección 21.870 y Sección 21.875 del LAR 21.*
- (6) *La organización deberá conservar una copia de todos los registros mencionados en los puntos (a)(2) a (a)(4) durante un período de tres (3) años después de que la responsabilidad de la aeronave haya sido transferida permanentemente a otra persona u organización.*
- (7) *Si la organización cesa sus operaciones, todos los registros conservados deberán ser transferidos al ~~propietario~~ explotador de la aeronave.*

(b) *Registros del sistema de gestión, contratación y subcontratación*

- (1) *La organización deberá asegurarse de conservar los siguientes registros:*
- (2) *Registros de los procesos clave del sistema de gestión de seguridad operacional.*
- (3) *Contratos, tanto de contratación como de subcontratación, conforme a lo establecido en la Sección CAMO.340.*
- (4) *Los registros del sistema de gestión, así como cualquier contrato conforme a la Sección CAMO.340, deberán conservarse por un período mínimo de cinco (5) años.*

(c) *Registros del personal*

- (1) *La organización deberá asegurarse de conservar los siguientes registros:*

- (i) *Registros de cualificación y experiencia del personal involucrado en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el monitoreo del cumplimiento y la gestión de la seguridad operacional.*
 - (ii) *Registros de cualificación y experiencia de todo el personal de revisión de aeronavegabilidad, así como del personal encargado de emitir recomendaciones y permisos de vuelo.*
- ~~(2) Los registros de todo el personal de revisión de aeronavegabilidad, del personal que emite recomendaciones y del personal que emite permisos de vuelo deberán incluir:~~
- ~~• Detalles de las cualificaciones pertinentes que posean.~~
 - ~~• Un resumen de la experiencia y formación en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.~~
 - ~~• Una copia de la autorización correspondiente.~~
- (2) *Los registros del personal responsable de la revisión de la aeronavegabilidad, de la emisión de recomendaciones y de permisos de vuelo deben incluir las cualificaciones pertinentes, un resumen de las cualificaciones y competencias de la experiencia y formación en gestión de la aeronavegabilidad, así como una copia de la autorización correspondiente.*
- (3) *Los registros del personal deberán conservarse mientras la persona trabaje para la organización y deberán mantenerse por un período adicional de tres (3) años después de que la persona haya dejado la organización.*
- (d) *La organización deberá establecer un sistema de conservación de registros que permita un almacenamiento adecuado y una trazabilidad confiable de todas las actividades realizadas.*
- (e) *El formato de los registros deberá estar especificado en los procedimientos de la organización.*
- (f) *Los registros deberán ser almacenados de manera que se garantice su protección contra daños, alteraciones y robos.*

2.3 Seguidamente, se evaluó el **CAMO.335 – Contratación y subcontratación**, este requisito que las actividades contratadas o subcontratadas cumplen requisitos y que los peligros asociados se gestionan dentro del sistema de gestión de la seguridad operacional de la CAMO. Asimismo, establece que cuando se subcontrata la CAMO debe garantizar que la AAC tenga acceso a la organización subcontratada para verificar el cumplimiento continuo.

2.4 El experto de Colombia consulto sobre la incorporación de cláusulas contractuales al estilo EASA, la Reunión acordó mantener el reglamento base y llevar el detalle a una circular (CA) que pueda madurar con la implementación y, de ser necesario, elevar luego a requisito prescriptivo.

2.5 Esta Sección quedo de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.340335 Contratación y subcontratación

- (a) *La ~~organización~~ CAMO debe asegurarse de que, al contratar mantenimiento o subcontratar cualquier parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad:*
- (1) *estas actividades cumplan con los requisitos aplicables; y*
 - (2) *cualquier peligro para la seguridad operacional de la aviación asociado con dicha contratación o subcontratación sea considerado como parte del sistema de gestión de seguridad operacional de la ~~organización~~ CAMO.*
- (b) *Cuando la ~~organización~~ CAMO subcontrate cualquier parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a otra organización, la organización subcontratada deberá operar bajo la aprobación de la organización. La organización deberá asegurarse de que la AAC*

tenga acceso a la organización subcontratada para determinar el cumplimiento continuo de los requisitos aplicables.

2.6 La siguiente Sección fue la **CAMO.340 – Sistema de calidad**, en esta parte solo hubo dos observaciones en donde el experto de Bolivia propuso incluir en el párrafo (a) el término “oportunos” en la parte “... La supervisión del cumplimiento debe incluir un sistema de información al Gerente Responsable para garantizar que se tomen medidas correctivas *oportunas* cuando sea necesario”. La propuesta no fue objeto de comentarios y se aceptó por consenso.

2.7 El debate principal de esta Sección fue en relación al literal (d) en donde se debatió si el sistema de calidad de la CAMO debe integrarse al sistema de calidad del explotador o, más bien, mantenerse propio con solo “enlace” operativo. La frase que originó el debate está en el borrador circulado: “*En el caso de transporte aéreo comercial, el sistema de calidad de la CAMO debe formar parte integrante del sistema de calidad del explotador.*”

2.8 Se remarcó que el objetivo es contar con un mecanismo de auditoría (interna o externa) que vigile que procesos y procedimientos de la CAMO funcionan adecuadamente; podría existir cierta sintonía con el explotador, pero sin perder el enfoque propio de la CAMO. El experto de Cuba propuso eliminar la idea de integración con el explotador, manifestó que la CAMO debe tener su propio sistema de calidad y evaluar sus procesos, por lo tanto ese punto “está de más”.

2.9 El experto de Brasil manifestó que el sistema de calidad de la CAMO debería atender los criterios del sistema de calidad del explotador (analogía con cómo una OMA atiende los manuales del explotador), y que hay una tendencia a integrar procesos con el explotador. Por su parte el experto de Chile consideró redundante imponer la integración; en la práctica, el CAME y el sistema de calidad de la CAMO ya contemplan procesos que satisfacen a sus clientes (explotadores), por lo que la vinculación se entiende sin imponer integración.

2.10 Al no llegar a un consenso se acordó tratar este punto en la reunión presencial. Por lo que esta Sección quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.345340 Sistema de calidad

- (a) *Para garantizar que la CAMO siga cumpliendo los requisitos de este reglamento, la organización debe crear un sistema de calidad y designar un Responsable de Calidad que supervise el cumplimiento y la adecuación de los procedimientos requeridos con el fin de garantizar la aeronavegabilidad de las aeronaves. La supervisión del cumplimiento debe incluir un sistema de información al Gerente Responsable para garantizar que se tomen medidas correctivas *oportunas* cuando sea necesario.*
- (b) *El sistema de calidad debe supervisar las actividades mencionadas en el presente reglamento. Deberá incluir al menos las siguientes funciones:*
 - (1) *Supervisar que todas las actividades mencionadas en el presente reglamento se realizan de conformidad con los procedimientos aprobados.*
 - (2) *Supervisar que todo el mantenimiento contratado se está llevando a cabo de acuerdo a lo estipulado en el contrato.*
 - (3) *Supervisar el cumplimiento continuo de los requisitos de este reglamento.*
- (c) *Los registros de estas actividades deben guardarse durante al menos dos (02) años.*
- (d) *En el caso de transporte aéreo comercial, el sistema de calidad de la CAMO debe formar parte integrante del sistema de calidad del explotador.*

2.11 La siguiente Sección que fue evaluada fue la CAMO.345 – Hallazgos de auditoría, esta Sección es el complemento del CAMO.340 y se indicó que no existe un equivalente en el LAR del explotador o en el LAR 145 ya el texto proviene de la práctica europea (EASA). Se subrayó que es un

requisito basado en desempeño (p. ej., “dentro del período acordado con la AAC”). Los cambios o propuestas de mejora fueron los siguientes: Cuba propuso incluir en el título Hallazgos de auditoría ya que inicialmente solo se mencionaba “Hallazgos”, asimismo, propuso incluir el acrónimo “PAC” luego del término plan de acción correctiva.

2.12 Todos los participantes no tuvieron mayor objeción a esta Sección, quedando de acuerdo al siguiente detalle:

CAMO.350345 Hallazgos de auditoría

(a) *En caso de que la CAMO identifique hallazgos debe:*

- (1) *Identificar la causa raíz o las causas y los factores contribuyentes del incumplimiento.*
- (2) *Definir un plan de acción correctiva (PAC).*
- (3) *Demostrar la implementación de las acciones correctivas a satisfacción de la AAC.*

(b) *Las acciones mencionadas en los puntos (a)(1), (a)(2) y (a)(3) deberán realizarse dentro del período acordado con la AAC.*

2.13 La siguiente Sección por tratar fue la **CAMO.350 - Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)**, en relación a la misma el párrafo (a) fue aceptado sin modificaciones de fondo, solo se cambió “organización” por “CAMO”. Se ratificó que toda CAMO debe disponer de un CAME actualizado y alineado al contenido del Apéndice 1, como documento rector para el personal y para asegurar la uniformidad regulatoria entre los Estados.

2.14 A continuación, fue evaluada la propuesta del experto de Colombia como literal (b): “El Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO será responsable por mantener actualizado el Manual de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAME)”. La propuesta busca asignar una responsabilidad específica a una persona dentro de la CAMO. En la práctica, se trata de precisar quién en la organización es el custodio del manual, evitando ambigüedades en cuanto a la responsabilidad de su revisión, control de cambios y presentación a la AAC cuando sea necesario.

2.15 Los expertos estuvieron de acuerdo con la propuesta la cual apunta a fortalecer la responsabilidad y trazabilidad del CAME. En conclusión, la propuesta por Colombia introduce un elemento valioso de asignación de responsabilidad, pero debe reformularse para que la obligación sea de la organización CAMO, y sea el propio manual el que identifique al responsable designado. Así se asegura trazabilidad, coherencia normativa y flexibilidad organizacional.

2.16 En relación al párrafo que inicialmente era el (b), pero con la propuesta de Colombia pasaría a ser el (c) en donde se establecía: “El CAME debe ser aceptable por la AAC del Estado de matrícula”; todos los expertos coincidieron de que este documento siempre debe estar sujeto a aceptación por la AAC, ya que se trata de un documento fundamental que recoge la forma en que la CAMO demostrará el cumplimiento de los requisitos reglamentarios. Asimismo, Se recordó que este mismo principio ya está previsto en otros reglamentos (p. ej. el MOM de una OMA bajo LAR 145), por lo que mantener la simetría es esencial. Sin embargo se generaron tres propuestas:

- a) “El CAME debe ser aceptable por la AAC del Estado de matrícula y del Estado del explotador.”
- b) “El CAME debe ser aceptable por la AAC del Estado de matrícula, cuando es diferente al Estado del explotador.”
- c) “El CAME debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula y/o la AAC del Estado del explotador cuando es diferente al Estado del explotador.”

2.17 Algunos participantes señalaron que, en la redacción original, el literal (a) ya establece que el CAME debe desarrollarse y mantenerse actualizado conforme al Apéndice 1, lo que implícitamente

exige aceptación de la AAC. Sin embargo, se advirtió que la frase “Estado de matrícula” podía generar confusión en el caso de CAMOs que brindan servicios a aeronaves de explotadores extranjeros (ej. leasing, CAMO contratada en otro Estado). En esos casos, la aceptación corresponde a la AAC que otorgó la aprobación CAMO, no necesariamente al Estado de matrícula de la aeronave.

2.18 Por ello, existieron propuestas reemplazar “Estado de matrícula” por “AAC que otorgó la aprobación CAMO”, para evitar dudas de jurisdicción. También se sugirió que este requisito no se duplique con lo ya exigido en la sección de aprobación de la organización. Es decir, mantenerlo como obligación clara, pero con redacción más general.

2.19 En conclusión, se aceptó el principio de la propuesta (el CAME debe ser objeto de aceptación por la AAC). Sin embargo, no hubo consenso sobre el contenido total de este párrafo

2.20 Respecto a los literales © y (d) no hubo mayores comentarios y todos estuvieron de acuerdo por consenso de que se mantenga la propuesta. Por lo anterior, esta Sección quedaría de acuerdo al siguiente detalle, en donde lo resaltado en amarillo sería discutido en la reunión presencial:

CAMO.355350 Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)

(a) *La organización CAMO debe desarrollar y mantener actualizado un CAME para uso y orientación del personal encargado de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y que en su contenido incluya por lo menos lo establecido en el apéndice 1 del presente reglamento.*

(b) *El Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO será responsable por mantener actualizado el Manual de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAME).*

(c) *El CAME debe ser aceptable por la AAC del Estado de matrícula y del Estado del explotador.*

(c) *El CAME debe ser aceptable por la AAC del Estado de matrícula, cuando es diferente al Estado del explotador.*

(c) *El CAME debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula y/o la AAC del Estado del explotador cuando es diferente al Estado del explotador.*

(d) *La organización debe proveer a la AAC del Estado de matrícula y a la AAC del Estado del explotador de las aeronaves a las que le brinda el servicio, si es diferente a la AAC del Estado de matrícula, una copia del CAME y las subsecuentes enmiendas.*

(e) *El CAME y cualquier enmienda deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.*

2.21 Finalmente fue evaluada la Sección CAMO.355 – Casos de fallas, mal funcionamiento y defectos, al respecto los participantes no tuvieron objeciones en cuanto al literal (a) de esta Sección. En relación al literal (b) que inicialmente se proponía: “Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador”

2.22 En relación al literal (b) El grupo coincidió en que, para estos reportes, deben intervenir ambas AAC (matrícula y explotador cuando sean distintas). La discusión se centró en la forma de expresarlo (con o sin la cláusula “cuando es diferente”). En el intercambio se señaló que, a la luz de lo redactado se entiende que aplican Estado de matrícula y/o Estado del explotador, por lo que el texto debe conservar esa precisión.

2.23 Para evitar redundancias con el literal (d), se propuso usar “AAC competente” (en seguimiento) y no volver a listar matrícula/explotador, pues ello ya queda cubierto en (b). La idea es que (b) fije la doble notificación y (d) remita genéricamente a la autoridad que corresponda. Se distinguió que (b) configura el reporte inicial/descriptivo, mientras que (d) es el informe de seguimiento/correctivo una vez identificadas acciones para prevenir recurrencias.

2.24 Considerando el análisis efectuado el grupo ratificó el principio de doble notificación: los reportes deben cursarse a la AAC del Estado de matrícula y, cuando sea diferente, a la AAC del Estado del explotador.

2.25 En relación al literal (c) se cambio el termino “del avión” por “de la aeronave”.

2.26 En el literal (d) Se discutió que no debía repetir la enumeración de autoridades (matrícula/explotador) ya contenida en el literal (b). Por eso se acordó usar el término “AAC competente”, evitando duplicidades y manteniendo consistencia en el texto. Se resaltó que su propósito es documentar y comunicar las medidas preventivas que la CAMO adopte, en concordancia con la filosofía del Anexo 19 de la OACI (retroalimentación de seguridad operacional).

2.27 El Panel coincidió en la importancia de que la CAMO no solo reporte las fallas detectadas, sino que también comunique a la autoridad competente las acciones que adoptará para prevenir ocurrencias similares. Se acordó que el informe de seguimiento deberá presentarse en la forma y manera establecidos por la AAC competente, a fin de evitar redundancias con el literal (b). La redacción final de esta Sección se detalla a continuación:

CAMO.360355 Casos de fallas, mal funcionamiento y defectos

- (a) *La CAMO debe estar en constante coordinación con el explotador aéreo al cual le proporciona el servicio de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad para que se informe a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.*
- (b) *Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula), y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.*
 - ~~(b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y la AAC del Estado del explotador, y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.~~
- (c) *Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto ~~del avión~~ de la aeronave.*
- (d) *Cuando corresponda, la CAMO debe elaborar un informe de seguimiento para proporcionar detalles sobre las acciones que pretende tomar para prevenir ocurrencias similares en el futuro, tan pronto como dichas acciones hayan sido identificadas. Este informe deberá presentarse en la forma y manera establecidos por la AAC competente.*

2.28 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 les enviará los Adjuntos que son parte de este reglamento para su confirmación de lo que ya fue evaluado por cada expertos y suyos comentarios fueron registrados en el cuadro Excel que se esta utilizando para visualizar los comentarios que se hubieran realizado.

3.2 Asimismo, se acordó que la Décima Primera Teleconferencia se realizaría el 2 de septiembre con el propósito de culminar la revisión de los Apéndices del y de las notas de estudio asignadas. Los participantes coincidieron en la importancia de cumplir con los plazos (15 de septiembre) para garantizar que la reunión presencial pueda enfocarse en la armonización final.

APÉNDICE A**Capítulo D: Reglas de operación****CAMO.330 Conservación de los registros**

- (a) Registros de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
- (1) La organización deberá asegurarse de conservar los registros de las certificaciones de conformidad de mantenimiento y los registros técnicos de las aeronaves,
 - (2) La organización deberá registrar todos los detalles del trabajo realizado.
 - (3) Si la organización posee la prerrogativa mencionada en la Sección CAMO.130 (c), deberá conservar una copia de cada ARC y recomendación emitida o, según corresponda, prorrogada, junto con toda la documentación de respaldo.
 - (4) Además, la organización deberá conservar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad que haya prorrogado bajo la prerrogativa indicada en la Sección CAMO.130 (b)(4).
 - (5) Si la organización posee la prerrogativa mencionada la Sección CAMO.130 (d), deberá conservar una copia de cada permiso de vuelo emitido de conformidad la Sección 21.870 y Sección 21.875 del LAR 21.
 - (6) La organización deberá conservar una copia de todos los registros mencionados en los puntos (a)(2) a (a)(4) durante un período de tres (3) años después de que la responsabilidad de la aeronave haya sido transferida permanentemente a otra persona u organización.
 - (7) Si la organización cesa sus operaciones, todos los registros conservados deberán ser transferidos al explotador de la aeronave.
- (b) Registros del sistema de gestión, contratación y subcontratación
- (1) La organización deberá asegurarse de conservar los siguientes registros:
 - (2) Registros de los procesos clave del sistema de gestión de seguridad operacional.
 - (3) Contratos, tanto de contratación como de subcontratación, conforme a lo establecido en la Sección CAMO.340.
 - (4) Los registros del sistema de gestión, así como cualquier contrato conforme a la Sección CAMO.340, deberán conservarse por un período mínimo de cinco (5) años.
- (c) Registros del personal
- (1) La organización deberá asegurarse de conservar los siguientes registros:
 - (i) Registros de cualificación y experiencia del personal involucrado en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el monitoreo del cumplimiento y la gestión de la seguridad operacional.
 - (ii) Registros de cualificación y experiencia de todo el personal de revisión de aeronavegabilidad, así como del personal encargado de emitir recomendaciones y permisos de vuelo.
 - (2) Los registros del personal responsable de la revisión de la aeronavegabilidad deben incluir un resumen de las cualificaciones y competencias en gestión de la aeronavegabilidad, así como una copia de la autorización correspondiente.

- (3) Los registros del personal deberán conservarse mientras la persona trabaje para la organización y deberán mantenerse por un período adicional de tres (3) años después de que la persona haya dejado la organización.
- (d) La organización deberá establecer un sistema de conservación de registros que permita un almacenamiento adecuado y una trazabilidad confiable de todas las actividades realizadas.
- (e) El formato de los registros deberá estar especificado en los procedimientos de la organización.
- (f) Los registros deberán ser almacenados de manera que se garantice su protección contra daños, alteraciones y robos.

CAMO.335 Contratación y subcontratación

- (a) La CAMO debe asegurarse de que, al contratar mantenimiento o subcontratar cualquier parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad:
 - (1) estas actividades cumplan con los requisitos aplicables; y
 - (2) cualquier peligro para la seguridad operacional de la aviación asociado con dicha contratación o subcontratación sea considerado como parte del sistema de gestión de seguridad operacional de la CAMO.
- (b) Cuando la CAMO subcontrate cualquier parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a otra organización, la organización subcontratada deberá operar bajo la aprobación de la organización. La organización deberá asegurarse de que la AAC tenga acceso a la organización subcontratada para determinar el cumplimiento continuo de los requisitos aplicables.

CAMO.340 Sistema de calidad

- (a) Para garantizar que la CAMO siga cumpliendo los requisitos de este reglamento, la organización debe crear un sistema de calidad y designar un Responsable de Calidad que supervise el cumplimiento y la adecuación de los procedimientos requeridos con el fin de garantizar la aeronavegabilidad de las aeronaves. La supervisión del cumplimiento debe incluir un sistema de información al Gerente Responsable para garantizar que se tomen medidas correctivas oportunas cuando sea necesario.
- (b) El sistema de calidad debe supervisar las actividades mencionadas en el presente reglamento. Deberá incluir al menos las siguientes funciones:
 - (1) Supervisar que todas las actividades mencionadas en el presente reglamento se realizan de conformidad con los procedimientos aprobados.
 - (2) Supervisar que todo el mantenimiento contratado se está llevando a cabo de acuerdo a lo estipulado en el contrato.
 - (3) Supervisar el cumplimiento continuo de los requisitos de este reglamento.
- (c) Los registros de estas actividades deben guardarse durante al menos dos (02) años.
- (d) En el caso de transporte aéreo comercial, el sistema de calidad de la CAMO debe formar parte integrante del sistema de calidad del explotador.

CAMO. 345 Hallazgos de auditoría

- (a) En caso de que la CAMO identifique hallazgos debe:
 - (1) Identificar la causa raíz o las causas y los factores contribuyentes del incumplimiento.
 - (2) Definir un plan de acción correctiva (PAC).

- (3) Demostrar la implementación de las acciones correctivas a satisfacción de la AAC.
- (b) Las acciones mencionadas en los puntos (a)(1), (a)(2) y (a)(3) deberán realizarse dentro del período acordado con la AAC.

CAMO.350 Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)

- (a) La CAMO debe desarrollar y mantener actualizado un CAME para uso y orientación del personal encargado de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y que en su contenido incluya por lo menos lo establecido en el apéndice 1 del presente reglamento.
- (b) El Director o responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO será responsable por mantener actualizado el Manual de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAME).
- (c) El CAME debe ser aceptable por la AAC del Estado de matrícula y del Estado del explotador.
- (c) El CAME debe ser aceptable por la AAC del Estado de matrícula, cuando es diferente al Estado del explotador.
- (c) El CAME debe ser aceptable para la AAC del Estado de matrícula y/o la AAC del Estado del explotador cuando es diferente al Estado del explotador.
- (d) La organización debe proveer a la AAC del Estado de matrícula y a la AAC del Estado del explotador de las aeronaves a las que le brinda el servicio, si es diferente a la AAC del Estado de matrícula, una copia del CAME y las subsecuentes enmiendas.
- (e) El CAME y cualquier enmienda deberá observar en su diseño los principios de factores humanos.

CAMO.355 Casos de fallas, mal funcionamiento y defectos

- (a) La CAMO debe estar en constante coordinación con el explotador aéreo al cual le proporciona el servicio de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad para que se informe a la AAC del Estado de matrícula, a la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula) y a la organización responsable del diseño de tipo o a la persona u organización responsable del diseño de la modificación o reparación de cualquier falla, malfuncionamiento, o defecto en la aeronave que ocurre o es detectado en cualquier momento si, en su opinión, esa falla, malfuncionamiento o defecto ha puesto en peligro o puede poner en peligro la operación segura de la aeronave utilizada por él.
- (b) Los informes deben ser hechos en la forma y manera indicada por la AAC del Estado de matrícula y la AAC del explotador (cuando es diferente a la AAC del Estado de matrícula), y deben contener toda la información pertinente sobre la condición que sea de conocimiento del explotador.
- (c) Los informes deben ser enviados en un período no mayor de tres (3) días calendarios a partir de la identificación de la falla, malfuncionamiento o defecto de la aeronave.
- (d) Cuando corresponda, la CAMO debe elaborar un informe de seguimiento para proporcionar detalles sobre las acciones que pretende tomar para prevenir ocurrencias similares en el futuro, tan pronto como dichas acciones hayan sido identificadas. Este informe deberá presentarse en la forma y manera establecidos por la AAC competente.
