



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

**DÉCIMA PRIMERA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN  
AERONAVEGABILIDAD DEL SRVSOP (TPEA/11-CAMO) EN PREPARACIÓN AL  
DESARROLLO DEL REGLAMENTO APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL  
MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

**INFORME**

(2 de septiembre 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-1
iii. LISTA DE PARTICIPANTES.....	<b>iii-1</b>
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 Primera Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/11) se llevó a cabo el 2 de septiembre 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 diez (10) 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. Revisión de los Apéndices propuestos para el reglamento CAMO.
3. Coordinación con los expertos para programar la Décimo Segunda 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)

**BOLIVIA**

Moises Montero  
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC  
[mmontero@dgac.gob.bo](mailto:mmontero@dgac.gob.bo)

Sergio Sanguenza  
Inspector de aeronavegabilidad – DGAC  
[ssanguenza@dgac.gob.bo](mailto:ssanguenza@dgac.gob.bo)

**BRASIL**

Eduardo de Castro Martins de Morais  
Especialista en la regulación de aviación civil – ANAC  
[eduardo.morais@anac.gov.br](mailto:eduardo.morais@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.ramirezm@aerocivil.gov.co](mailto:carlos.ramirezm@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)

**PANAMÁ**

Mireilly de León  
Inspector de aeronavegabilidad – AAC  
[mirelly.deleon@aeronautica.gob.pa](mailto:mirelly.deleon@aeronautica.gob.pa)

**PARAGUAY**

Giuliano Laguardia  
Inspector de aeronavegabilidad – DINAC  
[gandres@dinac.gov.py](mailto:gandres@dinac.gov.py)

**PERÚ**

Alejandro Alva  
Especialista de aeronavegabilidad – DGAC  
[aalva@mtc.gob.pe](mailto:aalva@mtc.gob.pe)

**URUGUAY**

Juan Lovrich  
Inspector de aeronavegabilidad – DINACIA  
[jlovrich@dinacia.gub.uy](mailto:jlovrich@dinacia.gub.uy)

**COMITÉ TÉCNICO**

Jorge Barrios  
Experto en Aeronavegabilidad del SRVSOP  
[jbarrios@icao.int](mailto:jbarrios@icao.int)

José Peña  
Experto en aeronavegabilidad del SRVSOP  
[jpena@icao.int](mailto: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 10 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, el Comité Técnico recordó a los participantes que en la teleconferencia anterior ya se había revisado la mayor parte del cuerpo del reglamento CAMO y que fue remitido a los expertos un documento consolidado con la estructura actualizada.

1.3 A continuación, se informó que en esta oportunidad la reunión se centraría en la revisión de los tres apéndices del LAR CAMO:

- Apéndice 1: CAME.
- Apéndice 2: Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC).
- Apéndice 3: Subcontratación de tareas de gestión.

1.4 Asimismo, se informó que por la amplia propuesta de mejora que se había recibido al borrador cursado, era posible que se necesitará una reunión adicional para finalizar con el borrador final de la Nota de estudio que será tratada de forma presencial en la RPEA/22.

1.5 Finalmente, se notificó a los expertos que, terminado el informe de esta reunión, se compartiría también los Capítulos aplicables a los RPAS y que son de responsabilidad de aeronavegabilidad, correspondiente al Anexo 6 Parte IV, que un grupo de expertos de aeronavegabilidad designados por los Estados del SRVSOP han desarrollado para presentar en la RPEO, actualmente en revisión, para una consulta y retroalimentación futura.

-----

## 2. Informe sobre el Asunto 2. Revisión de los Apéndices del reglamento CAMO

### 2.1 Apéndice 1 - Manual de Organización para la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAME)

2.1.1 Se inició con la revisión de lo que debía de contener este Apéndice, para ello el experto de Cuba, propuso modificar el literal (a), en donde se establece: *“La organización CAMO deberá proporcionar a la AAC un CAME y, cuando corresponda, cualquier manual y procedimiento asociado referenciado, que contenga toda la siguiente información”*. La propuesta, es la eliminación de la referencia inicial a la declaración firmada del gerente responsable y limitando el texto a la parte que exige que la información del manual sea clara y ordenada para el personal. Asimismo, se argumentó que la obligación de contar con la declaración firmada ya se encontraba regulada en el requisito CAMO.350, y que no debía repetirse en el Apéndice. Por ello que se proponía la siguiente redacción: *“La información del manual será ordenada y clara para proporcionar al personal involucrado en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad lo necesario para que puedan cumplir sus diversas funciones de conformidad con los requisitos requeridos por esta LAR CAMO”*.

2.1.2 Por otra parte el experto de Colombia sugirió que se aproveche la oportunidad para establecer desde el inicio una estructura uniforme del CAME, similar a lo que se hace en el Manual de Organización de Mantenimiento (MOM). Explicó que un índice o estructura predefinida permitiría que todos los manuales de las CAMO sigan el mismo orden y formato, facilitando la estandarización y la revisión por parte de las autoridades.

2.1.3 Seguidamente, el experto de Chile consideró válida la propuesta de Colombia, pero recomendó trasladarla a una Circular de Asesoramiento (CA) para no retrasar la aprobación del reglamento. Este planteamiento fue respaldado por el experto de Bolivia, manifestando que la urgencia no era inmediata, y que la estandarización podía adoptarse a futuro mediante un documento guía.

2.1.4 Por su parte el experto de Brasil indicó que prefiere que el requisito permanezca en el reglamento y no únicamente en una circular, aunque aceptó mantener la redacción actual.

2.1.5 El experto de Perú respaldó la idea de Colombia pero se inclinó, al igual que Chile y Bolivia, por mantener el texto vigente y trabajar la estandarización en una CA.

2.1.6 Luego de escucharse los argumentos de los expertos, el Comité Técnico destacó que la propuesta de Colombia implicaría rehacer gran parte del texto y retrasar el proceso, recordando que EASA ya cuenta con un documento que detalla la estructura del CAME, el cual puede servir de base para una futura circular.

2.1.7 Finalmente, se constató que la mayoría de los expertos coincidían en que el Apéndice debía mantenerse en su forma actual y que la propuesta de Cuba sobre el literal (a) se mantendría como observación pendiente para tratarse en la reunión presencial en Lima.

2.1.8 Seguidamente fue revisado el ítem (8) en el cual se establece que el CAME incluya una lista del personal autorizado para realizar la revisión de aeronavegabilidad o recomendaciones, conforme al LAR CAMO.305(a). También detalla que dicho personal podrá elaborar recomendaciones de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21, para aprobación por la AAC, y que esta atribución se relaciona con el CAMO.130(d).

2.1.9 En versiones anteriores aparecía la expresión “emitir permisos de vuelo”, la cual fue tachada y reemplazada por “elaborar recomendaciones”, dado que la facultad de emitir permisos de vuelo corresponde únicamente a la AAC, no a la CAMO.

2.1.10 Al respecto, el experto de Cuba manifestó que debía modificarse la redacción inicial del punto (a) del Apéndice 1, de forma que no se repitiera lo ya establecido en CAMO.350. Asimismo, coincidió en que debía mantenerse la referencia al personal autorizado, pero con un enfoque más claro hacia el rol de recomendación, no de autorización.

2.1.11 El experto de Colombia sugirió estandarizar la redacción de este punto, vinculándola directamente a una estructura predefinida del manual, de manera que la lista de personal aparezca siempre organizada y con referencias claras a las funciones y atribuciones.

2.1.12 También, los expertos manifestaron que existían algunas referencias incorrectas, estableciéndose que donde se considera la Sección CAMO.115 debe decir CAMO.130. Se ajustó también la mención a la letra (d) del CAMO.130, que trata sobre la prerrogativa de recomendar permisos de vuelo.

2.1.13 Luego de las correcciones del caso, se concluyó en que este ítem quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

- (8) *Una lista del personal autorizado para realizar el proceso de revisión de aeronavegabilidad o recomendaciones, según lo mencionado en el LAR CAMO.305(a), especificando, cuando corresponda, el personal autorizado para emitir ~~permisos de vuelo~~ elaborar las recomendaciones de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21, para consideración y aprobación de la AAC, de acuerdo con el punto (f) (d) de la CAMO.115 CAMO.130.*

2.1.14 El siguiente ítem que tuvo observaciones fue el (11) el cual contenía varios párrafos, incluyendo uno identificado como (iv), que establecía un procedimiento de aprobación indirecta para modificaciones menores al manual. Al respecto, el experto de Bolivia señaló que ese párrafo era redundante que lo relacionado con la aprobación indirecto ya está cubierto por el reglamento, por lo tanto, se corría el riesgo de duplicar requisitos y generar confusiones a las organizaciones, por lo que propuso suprimirlo para mantener la coherencia con la definición de modificaciones menores al manual.

2.1.15 Los expertos de Cuba y Brasil coincidieron en que mantener el párrafo (iii) era innecesario, pues podía interpretarse como una contradicción normativa. Los expertos de Chile y Uruguay se sumaron y apoyaron la supresión del párrafo para evitar interpretaciones divergentes.

2.1.16 Finalmente, los expertos consensuaron en eliminar la propuesta del ítem (iii) en su totalidad quedando este ítem con 4 párrafos de acuerdo al siguiente detalle:

- (11) *Los procedimientos que especifican cómo la organización garantiza el cumplimiento de reglamento CAMO, según corresponda, incluyendo en particular:*
- (i) *La documentación de los procesos clave del sistema de gestión.*
  - (ii) *Los procedimientos que definen cómo la organización controla cualquier actividad contratada o subcontratada.*
  - (iii) *Los procedimientos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, revisión de aeronavegabilidad y permiso de vuelo, según corresponda.*
  - ~~(iv) *El procedimiento que define el alcance de los cambios que no requieren aprobación previa y describe cómo se gestionarán y notificarán dichos cambios, conforme a lo requerido en el ítem (b) de CAMO.A.115 y el ítem (c) de CAMO.A.130.*~~
  - (v) *Los procedimientos de modificación del CAME.*

2.1.17 En relación al requisito (a)(13) en donde se señala: La lista de contratos de mantenimiento de acuerdo con la Sección CAMO.330 (c), el experto de Bolivia señaló que la referencia correcta debería ser la CAMO.320(c). Asimismo, algunos expertos señalaron que este punto podría ser más un requisito del explotador aéreo que de la CAMO. Por tanto, se puso en duda que deba aparecer en el CAME como obligación de la CAMO, Hubo consenso en que era un tema pendiente de definir en reunión presencial (en Lima), dado que no existía unanimidad

2.1.18 A continuación fue evaluado el literal (c) en donde los expertos realizaron una modificación de redacción.

2.1.19 En el **Adjunto A** se encuentra el detalle Apéndice 1 correspondiente al CAME.

## **2.2 Adjunto 2 - Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)**

2.2.1 Durante la revisión de este Adjunto, los expertos coincidieron por consenso que los ítems (a) referente al uso del For, CAMO-002 y (b)(1) referente a la gestión de aeronavegabilidad por una única CAMO no tuvieron observaciones y se mantuvo el planteamiento original. En relación al párrafo (b)(2)

2.2.2 En relación al ítem (b)(2) en donde se establecía: “Ha sido mantenida por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) conforme reglamento LAR 145 o por un mecánico de mantenimiento de aeronaves titular de una licencia otorgada o convalidada por la AAC del Estado de matrícula de acuerdo con sus habilitaciones, en donde se haya otorgado una certificación de conformidad de mantenimiento conforme al LAR 43.210”, los expertos manifestaron que la referencia a qué el mecánico debía emitir la certificación de conformidad de mantenimiento conforme al LAR 43.210 generaría dudas, como:

- ¿Un mecánico licenciado, sin respaldo de una OMA, podía certificar en las mismas condiciones que una organización?
- ¿Cómo garantizar la trazabilidad, responsabilidad y supervisión del sistema si la gestión dependía de un individuo y no de una organización estructurada?

2.2.3 Para evitar esa duplicidad de regímenes (LAR 145 vs. LAR 43), se optó por mantener únicamente la referencia al LAR 145. Los expertos de Cuba, Chile, Brasil y Uruguay apoyaron la eliminación de la referencia al mecánico con licencia, por ser incoherente con la definición de “entorno controlado”. Se concluyó que el mantenimiento en este contexto debía estar exclusivamente bajo una OMA aprobada. Por lo anterior el texto final quedaría de acuerdo al siguiente detalle:

(2) *Ha sido mantenida por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) conforme reglamento LAR 145 o por un mecánico de mantenimiento de aeronaves titular de una licencia otorgada o convalidada por la AAC del Estado de matrícula de acuerdo con sus habilitaciones, en donde se haya otorgado una certificación de conformidad de mantenimiento conforme al LAR 43.210.*

2.2.4 En referencia al ítem (c), se revisó quién debe ser responsable de emitir el ARC en los casos en que:

- La aeronave **no** está en un entorno controlado.
- El mantenimiento de aeronavegabilidad es gestionado por una organización que **no** posee la prerrogativa de realizar revisiones de aeronavegabilidad

2.2.5 Lo primero que se corrigió fue establecer que no es la AAC la que emite el ARC sino que esta dentro de los privilegios de la CAMO y eso fue corregido. Seguidamente, los expertos se enfocaron en la forma como esta escrito este ítem ya que se establece que el ARC es enviado con un explotador que cumpla las siguientes condiciones: (a) **No** se encuentra en entorno controlado; y (b) Su mantenimiento de la aeronavegabilidad es gestionado por una organización que **no** tiene la prerrogativa de llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad.

2.2.6 Al respecto, la redacción se interpreta que la regla está dirigida a aeronaves en una situación anómala. Pero, en la práctica, para el ámbito 121/135, todas las aeronaves están en un entorno controlado, por lo que la frase no es aplicable. Asimismo, el literal (d)(2) se presta a interpretaciones erróneas, como si se aceptara que una organización “sin prerrogativa” puede gestionar aeronavegabilidad, cuando en realidad el espíritu de la norma es restringir eso.

2.2.7 Por lo tanto, es necesario revisar esta parte en la reunión presencial.

(d) *El ARC será emitido por una CAMO la AAC basado en una evaluación satisfactoria ~~o en una recomendación realizada por una CAMO~~, enviada junto con la solicitud del propietario o explotador para todas las aeronaves utilizadas por explotadores que operen bajo el LAR 121 o LAR 135 que cumplan con las siguientes condiciones alternativas:*

- (1) **No se encuentran en un entorno controlado.**

*(2) Su mantenimiento de la aeronavegabilidad es gestionado por una organización que **no** tiene la prerrogativa de llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad.*

*La recomendación mencionada en el párrafo anterior deberá basarse en una revisión de aeronavegabilidad realizada conforme a este Apéndice.*

2.2.8 Seguidamente se evaluó el texto del ítem (e) en donde se establece la posibilidad de extender la validez del ARC hasta dos veces (1 año cada vez), para aeronaves en entorno controlado, siempre que la gestión de la aeronavegabilidad esté a cargo de una CAMO y se cumplan ciertos requisitos (párrafos j y k). al respecto los expertos señalaron que la disposición es una excepción, aplicable únicamente a aeronaves que permanecen en un entorno controlado. Asimismo, se señaló que la referencia al “punto (i)” era incorrecta y debía eliminarse, ya que no correspondía en el texto consolidado y que debía mantenerse únicamente la referencia a los párrafos (j) y (k), que contienen los requisitos técnicos y de documentación para la extensión.

2.2.9 Hubo consenso en que la extensión no es automática, sino que debe estar sustentada en una revisión documental y técnica adecuada, asegurando que la aeronave se mantuvo bajo un control de aeronavegabilidad continuo. Varios expertos enfatizaron que esta disposición es solo para entorno controlado, quedando excluidas aeronaves de aviación general o no gestionadas por CAMO.

2.2.10 El experto de Brasil comentó que en su normativa local esta extensión se utiliza de manera limitada, como un mecanismo para agilizar la carga de trabajo de la autoridad y la industria, siempre que no existan hallazgos o riesgos que afecten la aeronavegabilidad.

2.2.11 Se acordó que la CAMO solo puede aplicar esta extensión cuando:

- Ha realizado un control completo del mantenimiento.
- Se verifica la documentación en conformidad con el Apéndice 2.
- Se cumplen los requisitos de vigilancia continua.

*(e) Excepcionalmente, en desviación ítem del punto (c)(2), para aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización mencionada en el punto (b)(1), que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, podrá, cumpliendo con los párrafos (j) y (k) de este Apéndice ~~el punto (i)~~, extender hasta dos veces la validez de un ARC emitido por la CAMO o por otra CAMO, por un período de 1 año en cada ocasión.*

2.2.12 Los detalles de este ítem se encuentran en el Adjunto A de este informe.

2.2.13 Los ítems (f), (g) y (h) se cambió el término la AAC por CAMO. En los ítems (i), (j), (k), (l), (m), (o), (p) y (q) se mejora la redacción con las observaciones de los expertos en beneficio de un lenguaje claro.

2.2.14 En relación al ítem (n) se observó que se hacía referencia tanto al Formulario CAMO – 002 como al Formulario CAMO – 002A (recomendación para la emisión del ARC). Tras el análisis, se acordó eliminar el Formulario 002A, ya que este corresponde a un procedimiento aplicable a la AAC y no a las prerrogativas de la CAMO bajo el LAR. Se precisó que el ARC solo podrá ser emitido por personal autorizado de revisión de aeronavegabilidad en representación de la CAMO aprobada; con esta aclaración se evita cualquier interpretación de que otra figura u organización pudiera emitir el ARC.

2.2.15 Los expertos coincidieron en que solo debe mencionar el For. CAMO-002. En el Adjunto A se encuentra el desarrollo de esta Sección del Apéndice 2.

2.2.16 El siguiente tema evaluado fue la Sección AP.2.2 correspondiente a la validez del ARC, en donde los expertos observaron que el ítem (a)(3) en donde se establecía “la aeronave ya no está registrada en un Estado del SRVOP”. Al respecto, los expertos comentaron que se daba a entender que el ARC solo sería válido mientras la aeronave estuviera registrada dentro de la comunidad de Estados del SRVSOP, lo cual podía generar confusión en transferencias internacionales, especialmente al pasar a registros de

Estados fuera del SRVSOP, por lo tanto, no reflejaba con precisión el rol de la autoridad competente del Estado de matrícula en la gestión de la validez del ARC.

2.2.17 Es por ello, que los expertos propusieron cambiar “...un Estado del SRVSOP” por ...2en el Estado de matrícula”, dejando de forma explícita que la autoridad competente es la AAC de dicho Estado.

2.2.18 Lo damas ítems de este Capítulo no tuvieron observaciones.

2.2.19 En relación a la Sección AP.2.3 referente a la transferencia de matrícula de aeronaves dentro de los Estados del SRVSOP, los expertos manifestaron que el texto estaba redactado únicamente para transferencias “dentro de los Estados del SRVSOP”, lo cual lo hacía restrictivo y no aplicable en transferencias hacia o desde Estados fuera del SRVSOP. Lo cual contradecía la necesidad de un marco normativo armonizado y universal, aplicable tanto dentro como fuera de la región.

2.2.20 Se acordó que el Apéndice 2 del LAR CAMO debía concentrarse únicamente en los procedimientos de revisión de aeronavegabilidad y emisión del ARC. Los aspectos relativos a la transferencia de matrícula son competencia exclusiva del Estado de matrícula y deben estar regulados en el LAR 21 y no en el LAR CAMO. Por lo tanto, se acordó eliminar esta Sección.

2.2.21 Durante la evaluación del AP.2.4 referente a la revisión de aeronavegabilidad de aeronaves importadas al SRVSOP, los expertos consideraron, basándose en la evaluación anterior de que no se debía establecerse termino referentes al SRVSOP sino al Estado de matrícula, fue modificada esta parte quedando de acuerdo al siguiente detalle:

#### **AP.2.4 Revisión de aeronavegabilidad de aeronaves importadas al SRVSOP**

- (a) ~~Al importar una aeronave al registro de un Estado del SRVSOP desde un tercer país o desde un sistema normativo, el solicitante deberá:~~
- (1) *Solicitar a la AAC del Estado de matrícula la emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad conforme al LAR 21.*
  - (2) *Para aeronaves que no sean nuevas, realizar una revisión de aeronavegabilidad conforme a AP.2.1.*
  - (3) *Asegurar que todas las tareas de mantenimiento se han realizado para cumplir con el programa de mantenimiento aprobado.*
- (b) *Una vez verificado que la aeronave cumple con los requisitos aplicables, la organización CAMO que realizó la revisión de aeronavegabilidad enviará una recomendación documentada a la AAC del Estado del SRVSOP de matrícula para la emisión del ARC.*
- (c) *El propietario de la aeronave deberá permitir el acceso a la aeronave para su inspección por parte de la AAC del Estado de matrícula.*
- (d) *El solicitante debe demostrar el cumplimiento de los requisitos del LAR 21, Capítulo H, a satisfacción de la AAC del Estado de matrícula, como condición para la emisión del certificado de aeronavegabilidad*
- (e) *La autoridad competente AAC del Estado del SRVSOP de matrícula también emitirá podrá aceptar el ARC, el cual será válido por 1 año, salvo que la AAC decida reducir su período de validez por razones de seguridad operacional.*

2.2.22 En referencia a la Sección AP.2.5 referente a “Hallazgos” los expertos manifestaron que el Objetivo del Apéndice 2 tiene como objetivo normar los procedimientos de revisión de aeronavegabilidad y emisión/validez del ARC. Por lo tanto, incluir aquí los procedimientos de hallazgos y acciones correctivas desvirtuaba el propósito del Apéndice, extendiéndolo hacia temas que deben estar en la parte general de cumplimiento y vigilancia de las CAMO. Adicionalmente los criterios de hallazgos de Nivel 1 y Nivel 2 descritos en el AP.2.5 eran ligeramente distintos de los ya aprobados en el MIA, lo cual podía generar inconsistencias de interpretación entre lo estipulado en el cuerpo principal del reglamento y lo repetido en el Apéndice.

2.2.23 Los expertos consensuaron en que esta Sección no debe ser parte de este Apéndice.

2.2.24 Durante la revisión de la Sección AP.2.6 – Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS) se abordaron diversos puntos vinculados a los requisitos, prerrogativas y condiciones de aceptación del ARS dentro de las CAMO. Se acordó ajustar la redacción inicial para dejar claro que el ARS:

- Está facultado para realizar revisiones de aeronavegabilidad y emitir ARC.
- Puede preparar recomendaciones técnicas únicamente cuando corresponda, en el marco de la Sección 21.870 y 21.875 del LAR 21, respecto de permisos de vuelo.

2.2.25 Asimismo, se eliminó la referencia a la “emisión de permisos de vuelo” como atribución directa del ARS, ya que esa prerrogativa recae en la AAC. La CAMO debe garantizar que el ARS actúe en representación de la organización aprobada y bajo el procedimiento establecido en el CAME.

2.2.26 En cuanto a los requisitos del personal se acordó eliminar:

- La exigencia de “formación formal en mantenimiento aeronáutico” (por redundante, ya cubierta por la licencia y experiencia).
- El inciso que permitía sustituir el requisito de licencia por 5 años adicionales de experiencia, ya que se consideró que debilitaba el estándar mínimo requerido.

2.2.27 Se dejó en claro que el ARS solo podrá ejercer sus funciones una vez aceptado formalmente por la AAC, tras una revisión satisfactoria de aeronavegabilidad realizada bajo los procedimientos de la CAMO. Asimismo, se eliminó la referencia a la “supervisión de la AAC” de cada acción del ARS, por considerarse innecesaria y operativamente inviable, sustituyéndose por el concepto de aceptación formal de la autoridad.

2.2.28 Esta Sección quedo de acuerdo al siguiente detalle:

#### **AP.2.6 Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS)**

(a) *Para ser ~~aprobada~~ para llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad y, si aplica, emitir permisos de vuelo, una CAMO ~~organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad~~ deberá contar con personal de revisión de aeronavegabilidad adecuado para emitir ARC o recomendaciones y, si corresponde, preparar las recomendaciones técnicas para la emisión de ~~emitir~~ un permiso de vuelo conforme a la Sección 21.870 y 21.875 del LAR 21 para las aeronaves específicas para las cuales la CAMO está aprobada para emitir el certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), y siempre que cuente con un procedimiento ~~aprobado adecuado~~ dentro del CAME, el personal de revisión de aeronavegabilidad deberá contar con:*

- (1) *Al menos 5 años de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad.*
- (2) *Una licencia apropiada conforme al LAR 65, o un título aeronáutico, o un equivalente nacional.*
- ~~(3) *Formación formal en mantenimiento aeronáutico.*~~
- (4) *Un cargo dentro de la organización aprobada con responsabilidades adecuadas.*
- ~~(5) *No obstante lo indicado en los puntos (a) a (d), el requisito del ítem (a)(2) podrá ser sustituido por 5 años adicionales de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad, además de los ya requeridos en ítem (a)(1).*~~

(b) *El ARS designado por la organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad solo podrá recibir una autorización de dicha organización cuando haya sido formalmente aceptado por la AAC, tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad realizada ~~bajo la supervisión de la AAC~~ o bajo la supervisión del ARS de la organización, de acuerdo con un procedimiento aprobado en la CAME ~~por la AAC~~.*

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

- (d) *El ARS debe ser identificado mediante la inclusión de cada persona en la CAME, junto con su referencia de autorización para la revisión de aeronavegabilidad.*
- (e) *La organización deberá mantener un registro de todo el ARS, el cual incluirá detalles de cualquier cualificación apropiada que posean, junto con un resumen de la experiencia relevante en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad e instrucción, y una copia de la autorización. Este registro deberá conservarse hasta dos años después de que el ARS haya dejado la organización.*

2.2.29 La Sección AP.2.7 – Calificaciones del personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS), fue evaluada por el personal de expertos y no tuvo ninguna observación.

2.2.30 Este apéndice tiene incluido el Formulario Lar CAMO-002 correspondiente al Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) el cual no tuvo ninguna observación.

2.2.31 El detalle de como quedaría este Apéndice 2 se encuentra en el **Adjunto 1** de este informe.

### **2.3 Subcontratación de tareas de gestión para el mantenimiento de la aeronavegabilidad**

2.3.1 El borrador inicial del Apéndice 3 establecía un marco muy amplio sobre las tareas que una CAMO podía subcontratar. El texto original contemplaba:

- (a) Requisitos de auditoría previa, evaluación de competencias y control continuo sobre la organización subcontratada.
- (b) La obligación de reflejar en el CAME los procedimientos de control y los contratos de subcontratación.
- (c) La posibilidad de que la CAMO delegara en terceros una variedad extensa de tareas, incluyendo:
1. Elaboración y modificación de programas de mantenimiento.
  2. Evaluación de la eficacia y monitoreo de confiabilidad.
  3. Propuestas de variaciones de mantenimiento.
  4. Planificación y definición de inspecciones programadas.
  5. Gestión de datos de mantenimiento, ADs, boletines de servicio, defectos diferidos y monitoreo de condición de motores.
  6. Custodia de registros de aeronavegabilidad.
- (d) En todos los casos, se indicaba que la responsabilidad última seguía siendo de la CAMO, aunque gran parte del trabajo práctico pudiera ser realizado por la organización subcontratada.

2.3.2 Sobre la propuesta, Cuba expresó su preocupación por que el texto permitía que una CAMO delegara prácticamente todas sus funciones esenciales de gestión de la aeronavegabilidad. Señaló que esto desnaturalizaba el rol de la CAMO y podía generar un vacío de responsabilidad frente a la AAC. Manifestaba que la subcontratación debía limitarse únicamente a tareas muy especializadas (ejemplo: monitoreo técnico de motores, procesamiento avanzado de datos de confiabilidad, plataformas digitales certificadas de gestión documental).

2.3.3 Otros Estados coincidieron en que mantener una lista extensa de tareas subcontradas podían debilitar el concepto de entorno controlado y dar la impresión de que la CAMO se convertía en un simple intermediario contractual. También se discutió si debía existir una lista cerrada de tareas subcontradas o si era preferible enunciar un principio general, aclarando que:

- La CAMO solo puede subcontratar actividades técnicas especializadas.
- Siempre debe conservar la responsabilidad final.
- Debe establecer controles de supervisión y trazabilidad en el CAME.

2.3.4 Algunos expertos recordaron que en el marco de EASA Parte-CAMO la subcontratación está permitida, pero estrictamente limitada y siempre bajo procedimientos controlados y aceptados por la autoridad. Ante la necesidad de conocer con precisión el alcance europeo, se propuso invitar al experto de EASA para que comparta la experiencia práctica sobre cómo se regula la subcontratación en Europa y qué límites se aplican.

2.3.5 Se concluyó que el texto del Apéndice 3 debía ser reformulado y acotado. Siempre debe mantenerse el principio de la CAMO siempre mantiene la responsabilidad indelegable de la gestión de la aeronavegabilidad y que solo podrán subcontratarse tareas técnicas altamente especializadas, bajo un contrato formal, con procedimientos claros de control incluidos en el CAME

-----

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

3.1 Bajo este asunto, el Comité Técnico del SRVSOP informó a los expertos que, en vista de no haberse logrado culminar con la revisión del Lar CAMO sería necesaria una reunión más en donde se incitaría al experto de EASA para aclarar las dudas que han surgido hasta el momento.

3.2 Se acordó que la Décima Segunda Teleconferencia se realizaría el 9 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****Apéndice 1****Manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME)**

- (a) La CAMO deberá proporcionar a la AAC un CAME y, cuando corresponda, cualquier manual y procedimiento asociado referenciado, que contenga toda la siguiente información:

La información del manual será ordenada y clara para proporcionar al personal involucrado en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad lo necesario para que puedan cumplir sus diversas funciones de conformidad con los requisitos requeridos por esta LAR CAMO.

- (1) Una declaración firmada por el gerente responsable confirmando que la organización trabajará en todo momento conforme a este reglamento y al contenido de este manual.
  - (2) La política de seguridad operacional de la organización como está definido en el CAMO.205 (a).
  - (3) El alcance del trabajo de la organización, correspondiente a los términos de la aprobación.
  - (4) Una descripción general de los recursos de personal y del sistema implementado para planificar la disponibilidad del personal, según lo requerido en la Sección CAMO.300 (f).
  - (5) El(los) título(s) y nombre(s) de la(s) persona(s) mencionada(s) en la Sección CAMO.305
  - (6) Las funciones, atribuciones, responsabilidades y autoridad de las personas designadas en la Sección CAMO.305.
  - (7) Un organigrama de la organización que muestre las cadenas de responsabilidad y rendición de cuentas entre todas las personas mencionadas en la Sección CAMO.305.
  - (8) Una lista del personal autorizado para realizar el proceso de revisión de aeronavegabilidad o recomendaciones, según lo mencionado en el LAR CAMO.305(a), especificando, cuando corresponda, el personal autorizado para elaborar las recomendaciones de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21, para consideración y aprobación de la AAC, de acuerdo con el punto (d) de la CAMO.130.
  - (9) Una descripción general y la ubicación de las instalaciones
  - (10) La descripción del sistema interno de notificación de seguridad operacional según lo requerido en el CAMO.210 (a)(2).
  - (11) Los procedimientos que especifican cómo la organización garantiza el cumplimiento de reglamento CAMO, según corresponda, incluyendo en particular:
    - (vi) La documentación de los procesos clave del sistema de gestión.
    - (vii) Los procedimientos que definen cómo la organización controla cualquier actividad contratada o subcontratada.
    - (viii) Los procedimientos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, revisión de aeronavegabilidad y permiso de vuelo, según corresponda.
    - (ix) Los procedimientos de modificación del CAME.
  - (12) La lista de programas de mantenimiento aprobados de aeronaves para aquellas aeronaves para las cuales existe un contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
  - (13) La lista de contratos de mantenimiento de acuerdo con la Sección CAMO.330 (c).
  - (14) La lista de medios alternativos de cumplimiento actualmente aprobados.
- (b) El manual de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y sus enmiendas debe ser aprobado por el Gerente Responsable y aceptado por la AAC. Asimismo,

los capítulos que establecen los detalles de la lista de capacidades deben ser aprobados por la AAC.

- (c) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo (b) de este Apéndice, podrán aprobarse indirectamente modificaciones menores al manual a través de un procedimiento de aprobación indirecto. El procedimiento de aprobación indirecto definirá la modificación menor en cuestión, el cual será establecido por la CAMO como elemento del manual y será aprobado por la AAC.

-----

## Apéndice 2

### Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)

#### AP.2.1 Revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave

Para garantizar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, se debe llevar a cabo periódicamente una revisión de aeronavegabilidad de la aeronave y de sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

- (a) Se emite un ARC de conformidad con el Formato LAR CAMO – 002 de este Apéndice tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad. El ARC tendrá una validez de 1 año.
- (b) Una aeronave en un entorno controlado es aquella que, durante los últimos 12 meses:
  - (1) Ha tenido su aeronavegabilidad gestionada de forma continua por una única CAMO.
  - (2) Ha sido mantenida por una organización de mantenimiento aprobada (OMA) conforme reglamento LAR 145.
- (c) Para todas las aeronaves utilizadas por explotadores que operen bajo los reglamentos LAR 121 o LAR 135 la organización mencionada en el punto (b)(1) que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad podrá, de acuerdo con el LAR CAMO.130 (c) y cumpliendo con el punto (j) de este Apéndice:
  - (1) Emitir un ARC conforme a este Apéndice.
  - (2) Extender hasta dos veces la validez del ARC que haya emitido, por un período de 1 año en cada ocasión, siempre que la aeronave haya permanecido en un entorno controlado.
- (d) El ARC será emitido por una CAMO basado en una evaluación satisfactoria enviada junto con la solicitud del propietario o explotador para todas las aeronaves utilizadas por explotadores que operen bajo el LAR 121 o LAR 135 que cumplan con las siguientes condiciones alternativas:
  - (3) No se encuentran en un entorno controlado.
  - (4) Su mantenimiento de la aeronavegabilidad es gestionado por una organización que no tiene la prerrogativa de llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad.

La recomendación mencionada en el párrafo anterior deberá basarse en una revisión de aeronavegabilidad realizada conforme a este Apéndice.

- (e) Excepcionalmente, en desviación ítem del punto (c)(2), para aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización mencionada en el punto (b)(1), que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, podrá, cumpliendo con los párrafos (j) y (k) de este Apéndice, extender hasta dos veces la validez de un ARC emitido por la CAMO o por otra CAMO, por un período de 1 año en cada ocasión.
- (f) Siempre que las circunstancias revelen la existencia de un posible riesgo para la seguridad operacional, la CAMO llevará a cabo la revisión de aeronavegabilidad no programada y emitirá el ARC por sí misma.
- (g) Sin perjuicio de lo establecido en el ítem (f), la CAMO podrá llevar a cabo la revisión de aeronavegabilidad y emitir el ARC cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave sea gestionado por una CAMO cuyo establecimiento principal esté ubicado en un tercer país.
- (h) Cuando la CAMO emita el ARC conforme a los puntos (f) el propietario u explotador de la aeronave deberá proporcionar a la AAC competente, cuando sea necesario, lo siguiente:
  - (1) Toda la documentación requerida por la AAC competente.
  - (2) Instalaciones adecuadas en la ubicación correspondiente para su personal.
  - (3) El apoyo del personal certificador.

- (i) No se emitirá ni se extenderá un ARC si existen evidencias o indicios de que la aeronave no está en condición aeronavegable.
- (j) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir un análisis completo y documentado de los registros de la aeronave, estableciendo que se han cumplido los siguientes requisitos:
  - (1) Las horas de vuelo de la aeronave, motor y hélice, así como los ciclos de vuelo asociados, han sido correctamente registrados.
  - (2) El manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el estado de revisión más reciente.
  - (3) Se ha realizado todo el mantenimiento requerido en la aeronave conforme al programa de mantenimiento aprobado (MP).
  - (4) Cualquier defecto en la aeronave que ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá ser rectificado antes del vuelo siguiente o cuando corresponda han sido diferidos de acuerdo a la MEL.
  - (5) Se han aplicado y registrado correctamente todas las directrices de aeronavegabilidad (ADs) aplicables u otra documentación mandatoria emitida por el Estado de diseño.
  - (6) Se han registrado todas las modificaciones y reparaciones aplicadas a la aeronave y cumplen con el LAR 21 Capítulo N.
  - (7) Todos los componentes con vida útil limitada (LLP) y los componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) en la aeronave están debidamente identificados, registrados y no han superado su límite.
  - (8) Todo el mantenimiento se ha realizado en una OMA LAR 145.
  - (9) La declaración de masa y balance refleja la configuración actual de la aeronave y es válida.
  - (10) La aeronave cumple con la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la AAC del Estado de diseño.
  - (11) Si es requerido, la aeronave posee un certificado de homologación de ruido.
- (k) La revisión de aeronavegabilidad de la aeronave deberá incluir una inspección física de la misma. Para esta inspección, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad que no esté debidamente cualificado conforme al LAR 65 deberá ser asistido por personal que sí posea dicha cualificación.
- (l) A través de la inspección física de la aeronave, el personal encargado de la revisión de aeronavegabilidad deberá asegurarse de que:
  - (1) Todas las marcas y placas de identificación requeridas están correctamente instaladas.
  - (2) La aeronave cumple con su manual de vuelo aprobado.
  - (3) La configuración de la aeronave concuerda con la documentación aprobada.
  - (4) No se detectan defectos evidentes que no hayan sido corregidos.
  - (5) No existen discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros mencionada en el punto (k).
- (m) Excepcionalmente, en desviación del punto (a), la revisión de aeronavegabilidad podrá anticiparse hasta un máximo de 90 días sin perder la continuidad del patrón de revisión de aeronavegabilidad, con el fin de permitir que la inspección física se realice durante una verificación de mantenimiento.
- (n) El certificado de revisión de aeronavegabilidad Formulario CAMO - 002 en este Apéndice solo podrán ser emitidos:
  - (1) Por personal autorizado de revisión de aeronavegabilidad en representación de la CAMO.

- (2) Si la revisión de aeronavegabilidad ha sido terminada y con resultado satisfactorio.
- (o) Se deberá enviar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad emitido o extendido para una aeronave a la AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, de la aeronave, cuando sea diferente al Estado del explotador, en un plazo máximo de 10 días.
  - (p) No se permitirá la subcontratación de tareas de revisión de aeronavegabilidad.
  - (q) Si el resultado de la revisión de aeronavegabilidad no es concluyente, la organización que haya llevado a cabo la revisión deberá informar a la AAC competente lo antes posible, y en todo caso dentro de un plazo de 72 horas desde el momento en que identifique la razón por la cual la revisión de aeronavegabilidad es inconclusa.
  - (r) No se emitirá el ARC hasta que todas las observaciones o hallazgos hayan sido solucionados.

#### **AP.2.2 Validez del ARC**

- (a) Un ARC pierde su validez si:
  - (1) Es suspendido o revocado.
  - (2) El certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.
  - (3) La aeronave ya no está registrada en el Estado de matrícula.
  - (4) El certificado de tipo bajo el cual se emitió el certificado de aeronavegabilidad es suspendido o revocado.
- (b) Una aeronave no debe volar si el certificado de aeronavegabilidad es inválido o si:
  - (1) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de cualquier componente instalado en ella no cumple con los requisitos de este reglamento.
  - (2) La aeronave no permanece en conformidad con el diseño de tipo.
  - (3) La aeronave ha sido operada fuera de los límites del manual de vuelo aprobado o del certificado de aeronavegabilidad, sin que se hayan tomado las medidas adecuadas.
  - (4) La aeronave ha estado involucrada en un accidente o incidente que afecta su aeronavegabilidad, sin que se haya llevado a cabo la acción necesaria para restaurarla.
  - (5) Se ha realizado una modificación o reparación que no cumple con el LAR 21, Capítulo N.
- (c) En caso de renuncia o revocación, el ARC deberá ser devuelto a la AAC.

#### **AP.2.3 Revisión de aeronavegabilidad de aeronaves importadas**

- (a) Al importar una aeronave el solicitante deberá:
  - (1) Solicitar a la AAC del Estado de matrícula la emisión de un nuevo certificado de aeronavegabilidad conforme al LAR 21.
  - (2) Para aeronaves que no sean nuevas, realizar una revisión de aeronavegabilidad conforme a AP.2.1.
  - (3) Asegurar que todas las tareas de mantenimiento se han realizado para cumplir con el programa de mantenimiento aprobado.
- (b) Una vez verificado que la aeronave cumple con los requisitos aplicables, la CAMO que realizó la revisión de aeronavegabilidad enviará una recomendación documentada a la AAC de matrícula.
- (c) El propietario de la aeronave deberá permitir el acceso a la aeronave para su inspección por parte de la AAC del Estado de matrícula.
- (d) El solicitante debe demostrar el cumplimiento de los requisitos del LAR 21, Capítulo H, a satisfacción de la AAC del Estado de matrícula, como condición para la emisión del certificado de aeronavegabilidad

- (e) La AAC del Estado de matrícula también podrá aceptar el ARC, el cual será válido por 1 año, salvo que la AAC decida reducir su período de validez por razones de seguridad operacional.

#### **AP.2.4 Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS)**

- (a) Para llevar a cabo revisiones de aeronavegabilidad y, si aplica, preparar las recomendaciones técnicas para la emisión de un permiso de vuelo, una CAMO deberá contar con personal de revisión de aeronavegabilidad adecuado para emitir ARC o recomendaciones y, si corresponde, preparar las recomendaciones técnicas para la emisión de un permiso de vuelo conforme a la Sección 21.870 y 21.875 del LAR 21 para las aeronaves específicas para las cuales la CAMO está aprobada para emitir el certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC), y siempre que cuente con un procedimiento dentro del CAME, el personal de revisión de aeronavegabilidad deberá contar con:
- (1) Al menos 5 años de experiencia en el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
  - (2) Una licencia apropiada conforme al LAR 65, o un título aeronáutico, o un equivalente nacional.
- (b) El ARS designado por la organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad solo podrá recibir una autorización de dicha organización cuando haya sido formalmente aceptado por la AAC, tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad realizada bajo la supervisión del ARS de la organización, de acuerdo con un procedimiento aprobado en la CAME.
- (c) La organización debe garantizar que el ARS de la aeronave pueda demostrar experiencia reciente adecuada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) El ARS debe ser identificado mediante la inclusión de cada persona en la CAME, junto con su referencia de autorización para la revisión de aeronavegabilidad.
- (e) La organización deberá mantener un registro de todo el ARS, el cual incluirá detalles de cualquier cualificación apropiada que posean, junto con un resumen de la experiencia relevante en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad e instrucción, y una copia de la autorización. Este registro deberá conservarse hasta dos años después de que el ARS haya dejado la organización.

#### **AP.2.5 Calificaciones del Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARS)**

- (a) El ARS que emita certificados de revisión de la aeronavegabilidad o recomendaciones, conforme al punto CAMO.130(c), y, si corresponde, que emita permisos de vuelo, conforme al punto CAMO.130(d), deberá contar con:
- (1) Al menos 5 años de experiencia en aeronavegabilidad continuada.
  - (2) Una licencia apropiada conforme al LAR 65 o un título aeronáutico o un equivalente nacional.
  - (3) Formación formal en mantenimiento aeronáutico.
  - (4) Un puesto dentro de la organización aprobada, con responsabilidades adecuadas.
- (b) No obstante lo dispuesto en los puntos (a)(1), (a)(3) y (a)(4), el requisito establecido en el punto (a)(2) podrá ser sustituido por 5 años adicionales de experiencia en aeronavegabilidad continuada, además de los ya requeridos en el punto (a)(1).
- (c) El ARS designado por la organización solo podrá recibir una autorización de dicha organización cuando haya sido formalmente aceptado por la autoridad competente, tras la finalización satisfactoria de una revisión de aeronavegabilidad realizada bajo la supervisión de la autoridad competente, o bajo la supervisión del personal autorizado de revisión de la aeronavegabilidad de la organización, conforme a un procedimiento aprobado por la autoridad competente como parte del CAME.

- (d) La organización deberá garantizar que el ARS pueda demostrar experiencia reciente adecuada en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

-----

**Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC)**

ESTADO DEL SRVSOP

**CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)**

Referencia del ARC:

De conformidad con el Reglamento LAR CAMO, la [AUTORIDAD DEL SRVS] certifica por la presente que la siguiente aeronave:

Fabricante de aeronaves:

Designación del fabricante:

Matrícula de la aeronave:

Número de serie de la aeronave:

se considera aeronavegable en el momento de la revisión.

Fecha de emisión:

Fecha de expiración:

Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión:

Firmado:

Autorización N°:

Primera extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito CAMO aplicable al ARC del durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.

Fecha de emisión:

Fecha de expiración:

Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión:

Firmado:

Autorización N°:

Nombre de la compañía:

Referencia de la aprobación:

Segunda extensión: Se certifica que la aeronave ha permanecido en un entorno controlado conforme al requisito CAMO aplicable al ARC del durante el último año. En el momento de la emisión, se considera que la aeronave es aeronavegable.

Fecha de emisión:

Fecha de expiración:

Horas de vuelo del fuselaje (FH) en la fecha de emisión:

Firmado:

Autorización N°:

Nombre de la compañía:

Referencia de la aprobación:

Form. CAMO – 002

Revisión Original

**Apéndice 3**

**Subcontratación de tareas de gestión para el mantenimiento de la aeronavegabilidad**

-----