



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

**DÉCIMA SEGUNDA TELECONFERENCIA DEL PANEL DE EXPERTOS EN  
AERONAVEGABILIDAD DEL SRVSOP (TPEA/12-CAMO) EN PREPARACIÓN AL  
DESARROLLO DEL REGLAMENTO APLICABLE A LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL  
MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAMO)**

**INFORME**

(9 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-1
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. Apéndice A.....	Ap. A - A1-1

## **ii. RESEÑA DE LA REUNIÓN**

### **ii - 1. LUGAR Y FECHAS**

La Décima Segunda Teleconferencia del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (TPEA/12) se llevó a cabo el 9 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 10 expertos en aeronavegabilidad pertenecientes a siete (07) Estados miembros del Sistema y el Comité Técnico del SRVSOP. Asimismo, se tuvo la participación del experto de EASA. La lista de participantes aparece en la Página [iii-1](#).

Los expertos de Argentina y Colombia informaron que no sería posible participar de esta teleconferencia por encontrarse en misiones asignadas por sus Administraciones.

### **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 revisaron los Apéndices del reglamento CAMO que está desarrollándose.

### **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 pendientes de revisión para el reglamento CAMO.

### **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****BOLIVIA**

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)

Vitor Panetto do Nascimento  
Especialista de la Gerencia Técnica de Normas Operacionales – ANAC  
[vitor.nascimento@anac.gov.br](mailto:vitor.nascimento@anac.gov.br)

**CHILE**

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

**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)

Oscar Vilela  
Jefe de la coordinación de aeronavegabilidad – DGAC  
[ovilela@mtc.gob.pe](mailto:ovilela@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 10 expertos de aeronavegabilidad de 7 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 informó a los participantes que luego del desarrollo del informe se iniciarían dos o tres teleconferencias la siguiente semana para revisar las notas de estudio que ya habían sido revisadas por el personal asignado a las mismas, por lo que se les pidió la mayor participación posible a fin de llegar a la reunión presencial con solo los temas que no tuvieran consenso en los diferentes reglamentos que se están revisando. Se informó la importancia de este tema en vista de que de los 5 días previstos para las reuniones de aeronavegabilidad, solo tendrían dos días para la revisión de los reglamentos (24 y 25 de septiembre), 2 días asignados a la reunión con la industria (22 y 23 de septiembre) y el último día sería para la revisión del informe.

-----

## 2. Informe sobre el Asunto 2. Revisión de los Apéndices 2 y 3 del reglamento CAMO

**2.1** Bajo este asunto fue retomada la evaluación del **Apéndice 2 – Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)**, cuya discusión había quedado pendiente en sesiones anteriores, a partir del párrafo **AP.2.6 – Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS)**, iniciando en el literal (b).

2.1.1 En cuanto al literal (b) se analizó la redacción relativa a la necesidad de que el ARS posea una licencia aeronáutica apropiada conforme a la LAR 65, o en su defecto, un título técnico aeronáutico reconocido a nivel nacional. Se confirmó la conveniencia de mantener esta exigencia, dado que asegura un estándar mínimo de competencia.

2.1.2 En el literal (c) se revisó la inclusión de requisitos de formación formal en mantenimiento aeronáutico, precisando que debía evitarse la duplicidad con otros apéndices y mantenerse la coherencia terminológica. Se acordó reemplazar la expresión “formación formal” por una redacción más clara que refleje formación o experiencia acreditada en mantenimiento aeronáutico, de acuerdo con lo sugerido por varios expertos.

2.1.3 En cuanto al literal (d) se trató la exigencia de que el ARS ocupe un puesto dentro de la organización con responsabilidades adecuadas. Al respecto, no se recibieron objeciones de los Estados. Se confirmó la pertinencia de mantener este requisito sin cambios.

2.1.4 Durante la discusión, algunos expertos plantearon observaciones sobre la posible duplicidad que podría existir en lo relativo a las calificaciones del personal. Se concluyó que, si bien los contenidos son complementarios, debía evitarse la redundancia normativa. Se acordó mantener los requisitos en el Apéndice 2. Asimismo, se discutió si debían diferenciarse las competencias requeridas para aeronaves con certificado estándar frente a aeronaves con certificados especiales o experimentales. Se recordó que, conforme a la aplicabilidad definida, este Apéndice es aplicable únicamente a aeronaves de transporte comercial bajo LAR 121 y 135, por lo que se resolvió limitar el alcance a certificados estándar, quedando fuera del ámbito actual las aeronaves experimentales o especiales.

2.1.5 Finalmente esta Sección quedaría de acuerdo lo siguiente a partir el literal (b):

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

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

2.1.6 Seguidamente fue evaluada la Sección **AP.2.7 - Calificaciones del Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARS)**, en donde el experto de Perú solicitó que se cambie el término “calificación” por “cualificación”, lo cual tuvo el respaldo de los participantes.

2.1.7 En relación al literal (a), fue confirmado que el ARS debe contar con al menos cinco (5) años de experiencia en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada. Se precisó que el texto debía alinearse con la terminología del Anexo 8 y de los LAR, sustituyendo expresiones ambiguas

como “aeronavegabilidad continua” por “mantenimiento de la aeronavegabilidad”, asegurando coherencia con los términos empleados en otras secciones del reglamento.

2.1.8 Inicialmente, se presentó un literal (b) que establecía: “*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 cinco (5) años adicionales de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada, además de los ya requeridos en el punto (a)(1)*”. Al respecto, tras el análisis los expertos determinaron que dicha redacción generaba ambigüedad y permitía excepciones no alineadas con el objetivo de asegurar un nivel uniforme de competencia. En consecuencia, fue eliminada. Por o anterior, el literal (c) paso a quedar como literal (b) en cuyo contenido se acordó suprimir la referencia a la AAC, dado que este reglamento tiene por objeto establecer requisitos a los explotadores y organizaciones, y no imponer disposiciones dirigidas a la autoridad.

2.1.9 Finalmente, en el literal (c) se evaluó el requisito relativo a la formación formal en mantenimiento aeronáutico, el cual no tuvo ninguna observación.

2.1.10 Esta Sección quedo de acuerdo al siguiente detalle:

#### ***AP.2.7 Cualificaciones 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~~ 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 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 mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada, además de los ya requeridos en el punto (a)(1).~~*

(b) *El ARS designado por la ~~organización~~ CAMO solo podrá recibir una autorización de dicha organización cuando haya sido formalmente aceptado por la ~~autoridad competente~~ CAMO, 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~~ CAMO, conforme a un procedimiento aprobado por la autoridad competente como parte del CAME.*

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

2.1.11 En relación al certificado que se emitiría por la revisión de aeronavegabilidad efectuada por personal ARS se identificó que existían dos formatos: uno era el Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC) y el otro era la recomendación para la expedición de un ARC, utilizada cuando la CAMO no tenía privilegio para emitir directamente el certificado. Al respecto, se aclaró que en el modelo de EASA Parte M (CAMO), la recomendación se usa en aeronaves fuera de “entorno controlado”, donde la CAMO solo puede recomendar y la autoridad es quien emite el ARC. Sin embargo, en el modelo que se discute para el LAR CAMO, se busca que la CAMO certificada emita directamente el ARC, con la AAC manteniendo la función de aceptación y supervisión.

2.1.12 Por ello, se propuso eliminar el formato de “Recomendación” en el LAR CAMO, dado que se le otorgan a la CAMO los privilegios de emitir directamente el ARC.

2.1.13 Otro tema discutido en esta parte fue lo relacionado al entorno controlado, en donde el especialista de la EASA explico que el termino se refiere a aeronaves grandes de transporte comercial sujetas a un AOC (Parte 121/135). En cambio, aeronaves pequeñas, privadas o de aviación general podrían estar en “entorno no controlado”, en cuyo caso aplicaría la recomendación en lugar del ARC directo. Se reconoció que en el LAR CAMO aún debía definirse con mayor precisión este concepto para evitar interpretaciones dispares.

2.1.14 El resultado final de la evaluación discutida se encuentre en el **Adjunto A** de este informe.

## **2.2 Apéndice 3 - Subcontratación de tareas de gestión para el mantenimiento de la aeronavegabilidad**

2.2.1 El debate se centró en la conveniencia de incorporar en el LAR CAMO un apéndice específico que regule la subcontratación de tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. El punto de partida fue reconocer que, en el modelo europeo (EASA Parte CAMO), la subcontratación está prevista y se enmarca bajo el principio de que la CAMO mantiene siempre la responsabilidad frente a la autoridad aeronáutica. En la región SAM, sin embargo, surgieron dudas debido a factores culturales, regulatorios y de capacidad técnica que difieren de la experiencia europea.

2.2.2 A fin de que el especialista de EASA entienda el uso de los términos contratación y subcontratación se aclaró que en el uso local se distingue entre:

- Contratación: cuando la CAMO delega tareas a otra CAMO certificada.
- Subcontratación: cuando la CAMO delega tareas a una organización no certificada por la AAC.

2.2.3 Los expertos de Chile y Uruguay manifestaron resistencia a permitir que una CAMO certificada subcontrate tareas críticas a organizaciones no certificadas, el sustento manifestado fue que consideraban que en la práctica regional, los explotadores preferirían contratar directamente a la CAMO que tiene las capacidades, evitando estructuras complejas de subcontratación. Por ello consideraron que por el momento podría considerarse dejar este Apéndice como “Reservado” posponiendo su implementación hasta que exista mayor madurez y experiencia.

2.2.4 Por su parte la postura de Brasil fue la de mantener la subcontratación como opción regulatoria desde el inicio, considerando que muchas CAMO al inicio no tendrán todos los recursos y capacidades. Asimismo, manifestó que si no se regula, podría darse el riesgo de que la práctica ocurra de manera informal, fuera del alcance de la autoridad, por lo tanto su postura fue la de permitir subcontratación bajo condiciones estrictas de control, calidad y supervisión, con auditorías documentadas.

2.2.5 Por las manifestaciones recibidas de los expertos se reconoció que la figura genera resistencia en la región, pero no se debe cerrar la puerta regulatoria, por lo tanto, se debe incluir un marco básico que obligue a que cualquier actividad subcontratada cumpla requisitos aplicables, quedando bajo responsabilidad de la CAMO, y permita el acceso a la AAC para fines de supervisión.

2.2.6 Ejemplos y escenarios discutidos:

- Europa: Una CAMO especializada en A320 subcontrata a otra CAMO experta en B737, para atender flotas mixtas de explotadores.
- Sudamérica: Se consideró poco probable que un explotador acepte subcontratación; preferiría celebrar contratos separados con cada CAMO que tenga la capacidad requerida.
- Fabricantes y terceros especializados: Se analizó la posibilidad de subcontratar tareas muy específicas como:
  - Procesamiento estadístico de datos de confiabilidad.
  - Gestión digital de registros de aeronavegabilidad en plataformas certificadas.

- Estudios avanzados de vida útil y ciclos de componentes.
- Monitoreo técnico especializado de motores (ej. “engine condition monitoring”).

2.2.7 Luego de una amplia discusión sobre el tema se concluyó que:

- La CAMO conserva la responsabilidad total de las tareas delegadas.
- Debe existir un contrato formal que establezca:
  - Obligaciones de la organización subcontratada.
  - Acceso de la AAC para auditorías y supervisión.
  - Procedimientos de reporte de hallazgos y su cierre.
- La subcontratación solo procede para tareas especializadas que excedan la capacidad de la CAMO.
- La CAMO debe realizar auditorías previas y continuas a la organización subcontratada.
- Los procedimientos aplicables deben estar descritos y aprobados en el CAME.

2.2.8 Finalmente no se logró el consenso, por lo que se coincidió en que el tema debe ser resuelto en la reunión presencial en Lima, con base en un texto comparativo entre la propuesta inicial y la revisada.

2.2.9 Al cerrar el tema de los temas que se habían tratado el Comité Técnico manifestó que se enviaría a los participantes el documento consolidado de la revisión del Apéndice 3, incluyendo la propuesta inicial y la propuesta revisada, para que todos lo analizaran antes de llegar a Lima. También se manifestó que era necesario contar con al menos dos reuniones virtuales adicionales en la semana siguiente (previas a la reunión presencial), enfocadas en la revisión de las Notas de Estudio que serán evaluadas por los expertos en aeronavegabilidad. Estas reuniones permitirían llegar a la reunión de Lima con los puntos más sensibles ya discutidos y así aprovechar mejor el tiempo limitado.

-----

## ADJUNTO A

### Apéndice 2

#### Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad (ARC)

##### AP.2.5 Personal de revisión de aeronavegabilidad (ARS)

.....

- (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 ~~aerona~~ve CAMO 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.2.6 ~~C~~ualificaciones 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~~ 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 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 mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada, además de los ya requeridos en el punto (a)(1).~~
- (b) El ARS designado por la organización CAMO solo podrá recibir una autorización de dicha organización cuando haya sido formalmente aceptado por la ~~autoridad competente~~ CAMO, 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~~ CAMO, conforme a un procedimiento aprobado por la autoridad competente como parte del CAME.
- (c) 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:

**Apéndice 3**

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

A tratar en la Reunión presencial

.....

-----