



RPEA/22-NE/03
15/09/2025

Proyecto Regional RLA/99/901

Vigésima Segunda Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (Lima, Perú, 24 al 26 de septiembre de 2025)

TAREA RPEA/22-03 – Asunto 03: Desarrollo del reglamento CAMO

- a) Desarrollo del Reglamento LAR CAMO (Organización de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad)

Resumen

La presente nota de estudio expone los elementos necesarios para fundamentar el desarrollo del Reglamento LAR CAMO, aplicable a las Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad. El objetivo es dotar a los Estados miembros del SRVSOP de un marco normativo armonizado que establezca los requisitos y procedimientos para la certificación, operación y supervisión de las CAMO, en concordancia con los Anexos de la OACI y las mejores prácticas internacionales.

Referencias

- Anexo 6 — Operaciones de aeronaves, Parte I — Transporte aéreo comercial internacional — Aviones, Enmienda N° 48, Decimosegunda edición, julio de 2022
- Anexo 6 — Operaciones de aeronaves, Parte III — Operaciones internacionales — Helicópteros, Sección II — Transporte aéreo comercial internacional, enmienda N° 24, Decimoprimer edición, julio de 2022
- EASA Part-CAMO approvals – User Guide for CAME (CAMO AOC)
- Easy Access Rules for Continuing Airworthiness (Regulation (EU) No 2019/1383)
- Informe de la RPEA/21.

1. Antecedentes

1.1. En la Vigésima Primera Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP (Lima, 28-29 de agosto de 2023), se presentó la propuesta de desarrollar un reglamento aplicable a las Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO). Dicha propuesta fue aprobada mediante la Conclusión RCPF 21/06.

1.2. En la Vigésima Primera Reunión del Panel de Expertos en Aeronavegabilidad (Lima, 25-29 de septiembre de 2024), se presentó una nota de estudio inicial sobre la estructura del futuro LAR CAMO. En esa oportunidad se avanzó hasta el Capítulo C, relativo al Sistema de Gestión de la Seguridad Operativa, consolidándose además los Capítulos A — Generalidades y B — Certificación.

1.3. Conforme a lo acordado en la RPEA/21, el Comité Técnico ha llevado a cabo diversas teleconferencias de trabajo (once a la fecha de esta nota), en las que se revisaron, actualizaron y perfeccionaron los Capítulos A, B y C, asegurando su aplicabilidad a los Estados del SRVSOP. Asimismo, con la colaboración de un experto de EASA, se logró completar el desarrollo del Capítulo D — Reglas de Operación.

2. Análisis

2.1. El Anexo 6, Parte I (Capítulo 8) y Parte III, Sección II (Capítulo 6), establece que el explotador debe garantizar la adecuada gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad mediante personal, procedimientos y un programa de mantenimiento aprobado. Estas disposiciones buscan asegurar que las aeronaves se mantengan en condiciones de aeronavegabilidad continua, reduciendo riesgos para las operaciones aéreas.

2.2. Los LAR 121 y LAR 135 incorporaron dichas obligaciones de la OACI, requiriendo que los explotadores cuenten con un departamento de gestión de la aeronavegabilidad. Sin embargo, esta exigencia se mantiene aún de manera general, sin un desarrollo reglamentario específico que permita a las Autoridades de Aviación Civil (AAC) certificar y vigilar de manera uniforme estas organizaciones. La ausencia de un reglamento dedicado genera dispersión en la aplicación de requisitos y brechas en la armonización regional.

2.3. El establecimiento de un Reglamento LAR CAMO permitirá:

- a) Contar con requisitos claros y uniformes para la certificación, operación y supervisión de las Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO).
- b) Estandarizar la estructura organizacional, responsabilidades, atribuciones y privilegios de las CAMO en los Estados miembros del SRVSOP.
- c) Facilitar la implementación de sistemas de gestión integrados (incluyendo SMS), garantizando la identificación temprana de peligros, la evaluación de riesgos y la implementación de acciones preventivas y correctivas en el ámbito de la aeronavegabilidad.
- d) Fortalecer los mecanismos de vigilancia de las AAC, al contar con requisitos prescriptivos que permitan evaluar de manera sistemática la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- e) Mejorar la trazabilidad, custodia y confiabilidad de los registros de aeronavegabilidad en beneficio de la seguridad operacional.

2.4. La experiencia internacional, en particular de EASA con la Part-CAMO, demuestra que contar con una regulación específica:

- a) Permite separar claramente las funciones de ejecución de mantenimiento (OMA) de la gestión de la aeronavegabilidad (CAMO).
- b) Reduce riesgos asociados a fallas de coordinación entre el explotador, la organización de mantenimiento y la AAC.
- c) Establece responsabilidades formales y verificables respecto al cumplimiento de directivas de aeronavegabilidad, gestión de programas de mantenimiento, confiabilidad de sistemas y control de tareas críticas.
- d) Introduce mecanismos de mejora continua y de reporte de fallas/malfuncionamientos que aportan datos esenciales para la prevención de incidentes.

2.5. El LAR CAMO no es una propuesta aislada, sino el resultado de un proceso técnico sostenido:

- a) En la RPEA/21 se acordó la estructura inicial de los capítulos (A: Generalidades, B: Certificación, C: SMS).

- b) Posteriormente, el Comité Técnico ha celebrado once teleconferencias de trabajo, en las que se han revisado, perfeccionado y consensado los capítulos A, B y C, incorporando comentarios de expertos de los Estados y armonizando con referencias EASA.
- c) Se ha completado el Capítulo D: Reglas de Operación, consolidando un bloque normativo comparable a los estándares europeos.
- d) Todos los informes de estas teleconferencias están disponibles en la página web del SRVSOP, bajo el acceso de la RPEA/22, lo que aporta transparencia, trazabilidad y respaldo técnico al proceso.

2.6. El desarrollo del LAR CAMO permitirá que los Estados del SRVSOP:

- Fortalezcan el CE-6 y CE-7 del USOAP, al demostrar marcos regulatorios completos y mecanismos de vigilancia efectivos.
- Avancen hacia la armonización con OACI y EASA, lo que facilita acuerdos de reconocimiento mutuo, cooperación técnica y aceptación internacional de sus procesos.
- Brinden mayor confianza a los explotadores, al contar con un marco normativo homogéneo que reduce incertidumbres regulatorias y facilita operaciones multinacionales.
- Mejoren la resiliencia institucional, asegurando que la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad no dependa exclusivamente de las prácticas internas de los explotadores, sino de requisitos normativos robustos.

3. Conclusiones

3.1. El propósito de esta nota de estudio es someter a consideración del Panel de expertos en aeronavegabilidad el desarrollo del Reglamento LAR CAMO.

3.2. En consecuencia, se recomienda el Panel de Expertos de Aeronavegabilidad aprobar la propuesta del [Adjunto A](#).

3.3. El [Adjunto A](#) indicado, debe ser evaluado por el personal de expertos en aeronavegabilidad una vez obtenida la aprobación por parte del panel se consideraría su inclusión del LAR CAMO en los reglamentos de aeronavegabilidad que ha desarrollado el SRVSOP.

Apéndice A

Capítulos y Secciones desarrolladas por el Panel de Expertos en Aeronavegabilidad

Capítulo A – Generalidades

CAMO.001: Definiciones

(a) Para los propósitos de este reglamento, son de aplicación las siguientes definiciones:

- (1) **AAC local.** La AAC del Estado donde se ubica la CAMO.
- (2) **AAC del Estado de matrícula.** Estado en el cual esta matriculada la aeronave.
- (3) **Accidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:
 - (i) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - hallarse en la aeronave, o
 - por contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
 - por exposición directa al chorro de un reactor, excepto cuando las lesiones obedezcan a causas naturales, se las haya causado una persona a sí misma o hayan sido causadas por otras personas o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o
 - (ii) la aeronave sufre daños o roturas estructurales que:
 - afectan adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo; y
 - que normalmente exigen una reparación importante o el recambio del componente afectado, excepto por falla o daños del motor, cuando el daño se limita a un solo motor (incluido su capó o sus accesorios); hélices, extremos de ala, antenas, sondas, álabes, neumáticos, frenos, ruedas, carenas, paneles, puertas de tren de aterrizaje, parabrisas, revestimiento de la aeronave (como pequeñas abolladuras o perforaciones), o por daños menores a palas del rotor principal, palas del rotor compensador, tren de aterrizaje y a los que resulten de granizo o choques con aves (incluyendo perforaciones en el radomo); o
 - (iii) la aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

Nota 1 - Para uniformidad estadística únicamente, toda lesión que ocasione la muerte dentro de los 30 días contados a partir de la fecha en que ocurrió el accidente, está clasificada por la OACI como lesión mortal.

Nota 2 - Una aeronave se considera desaparecida cuando se da por terminada la búsqueda oficial y no se han localizado los restos.

Nota 3 - El tipo de sistema de aeronave no tripulada que se investigará se trata en 5.1 del Anexo 13.

Nota 4 - En el Adjunto F del Anexo 13 figura orientación para determinar los daños de aeronave.

- (4) **Acción correctiva.** Es la acción para eliminar o mitigar la(s) causa(s) raíz y prevenir la recurrencia de un incumplimiento detectado existente u otras condiciones o situaciones indeseables. La determinación adecuada de la(s) causa(s) raíz es crucial para definir acciones correctivas efectivas que eviten la recurrencia.

- (5) **Acción preventiva.** Es la acción para eliminar la causa de un posible incumplimiento u otra situación potencialmente indeseable.
- (6) **Cancelación.** Acción de anular o derogar en forma definitiva el certificado de aprobación de la CAMO otorgado por la AAC, por renuncia o por verificación debida y por razones justificadas.
- (7) **Certificado de Aprobación.** Es el documento otorgado por la AAC de un Estado miembro del SRVSOP que acredita que una organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ha dado cumplimiento a los requisitos establecidos en el LAR CAMO y en su reglamentación vigente.
- (8) **Competencia.** Habilidad demostrada para aplicar conocimientos y aptitudes, en base a la educación, formación, pericia y experiencia apropiada que se requiere para desempeñar una tarea ajustándose a la norma prescrita.
- (9) **Constatación.** Se genera en una actividad de certificación o vigilancia de la AAC como resultado de la falta de cumplimiento a un requisito de un Reglamento CAMO, o disposiciones relacionadas con la seguridad operacional, procedimientos de los proveedores de servicio o la falta de aplicación de los textos aprobados y/o aceptados por la AAC.
- (10) **Corrección.** Es la acción para eliminar un incumplimiento detectado.
- (11) **Cultura de seguridad operacional.** Es un conjunto duradero de valores, normas, actitudes y prácticas dentro de una organización, orientado a minimizar la exposición de la fuerza laboral y del público en general a condiciones peligrosas o riesgosas.

En una cultura de seguridad positiva, se promueve una preocupación compartida, un compromiso sólido y una responsabilidad activa con la seguridad.
- (12) **Datos de mantenimiento.** Cualquier dato aprobado o aceptado por la AAC del Estado de matrícula necesario para asegurar que la aeronave o componente de aeronave pueda ser mantenida en una condición tal que garantice la aeronavegabilidad de la aeronave, o la operación apropiada del equipo de emergencia u operacional.
- (13) **Datos de mantenimiento aceptables.** Cualquier dato técnico que comprenda métodos y prácticas aceptables por la AAC del Estado de matrícula y que puedan ser usados como base para la aprobación de datos de mantenimiento. Los manuales de mantenimiento, el manual de la OMA LAR 145, y las circulares de Asesoramiento, son ejemplos de datos de mantenimiento aceptables.
- (14) **Datos de mantenimiento aprobados.** Cualquier dato técnico que haya sido específicamente aprobado por la AAC del Estado de matrícula. Las especificaciones de los certificados de tipo y de los certificados de tipo suplementarios, directrices de aeronavegabilidad y los manuales de la organización que posee el certificado de tipo cuando sea específicamente indicado, son ejemplos de datos de mantenimiento aprobados.
- (15) **Datos sobre seguridad operacional.** Conjunto de hechos definidos o conjunto de valores de seguridad operacional recopilados de diversas fuentes de aviación, que al analizarlo se utiliza para mantener o mejorar la seguridad operacional.

Nota: Dichos datos sobre seguridad operacional se recopilan a través de actividades preventivas o reactivas relacionadas con la seguridad operacional, incluyendo, entre otros, lo siguiente:

- (a) investigaciones de accidentes o incidentes;
- (b) notificaciones de seguridad operacional;
- (c) notificaciones sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- (d) supervisión de la eficiencia operacional;
- (e) inspecciones, auditorías, constataciones; o
- (f) estudios y exámenes de seguridad operacional

- (16) **Denegar.** Significa no conceder la certificación de una CAMO, al verificar que el solicitante que se encuentra en proceso de obtener el certificado de aprobación como CAMO, no satisface los requerimientos mínimos del reglamento CAMO.
- (17) **Error.** Es una acción o inacción por parte de una persona que puede llevar a desviaciones de los procedimientos o regulaciones aceptadas.
- Nota.** - Los errores suelen estar asociados con situaciones en las que una secuencia planificada de actividades mentales o físicas no logra alcanzar el resultado previsto o no es adecuada con respecto al resultado esperado, y cuando los resultados no pueden atribuirse únicamente al azar.
- (18) **Estado del explotador.** Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.
- (19) **Evaluación del riesgo de seguridad operacional.** Es una evaluación basada en el juicio de ingeniería y operativo y/o en métodos de análisis, con el fin de determinar si el riesgo alcanzado o percibido es aceptable o tolerable.
- (20) **Gerente responsable.** Persona de la Administración de alto nivel que tiene autoridad y responsabilidad corporativa y sobre las operaciones de la CAMO para asegurar que todo el mantenimiento requerido por el cliente puede ser financiado y realizado de acuerdo con las normas requeridas por la AAC del Estado participante y el presente reglamento. Es el representante directo ante la AAC y es la persona que se asegura de que el personal de la CAMO cumpla con la reglamentación.
- (21) **Incidente.** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- (22) **Incidente grave.** Un incidente en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.
- (23) **Información sobre seguridad operacional.** Datos sobre seguridad operacional procesados, organizados o presentados en un determinado contexto a fin de que sean de utilidad para compartirlos, intercambiarlos o mantenerlos para la gestión de la seguridad operacional.
- (24) **Indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional.** Parámetro basado en datos que se utiliza para observar y evaluar el rendimiento en materia de seguridad operacional.
- (25) **Lesión grave.** Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:
- (i) Requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
 - (ii) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); o
 - (iii) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
 - (iv) ocasione daños a cualquier órgano interno; o
 - (v) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o
 - (vi) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

- (26) **Lista de atribuciones.** Es el documento que indica las actividades o los alcances y limitaciones autorizadas de la organización encargada de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad indicando el tipo y modelo de aeronave especificadas en el CAME.
- (27) **Lista de cumplimiento.** Documento que lista las secciones del LAR CAMO con una breve explicación de la forma de cumplimiento (o con referencias a manuales/documentos donde está la explicación), y que sirve para garantizar que todos los requerimientos regulatorios aplicables son tratados durante el proceso de certificación.
- (28) **Manual de la organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME).** Documento aprobado por el gerente responsable de la CAMO y aceptado por la AAC que presenta en detalle la composición de la organización y las atribuciones del personal clave, el ámbito de los trabajos, una descripción de las instalaciones, los procedimientos para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y los sistemas de seguridad operacional.
- (29) **Material explicativo e informativo (MEI).** Toda aquella información adicional, que ayuda a explicar el significado de un requisito del LAR CAMO.
- (30) **Medios aceptables de cumplimiento (MAC).** Ilustran los medios, métodos o alternativas, pero no necesariamente los únicos posibles, para cumplir con un requisito específico del LAR CAMO.
- (31) **Meta de rendimiento en materia de seguridad operacional.** La meta proyectada o prevista que se desea conseguir, en cuanto a un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional, en un período de tiempo determinado que coincide con los objetivos de seguridad operacional de la organización.
- (32) **Organización.** Organismo registrado como una entidad legal en cualquier jurisdicción, ya sea dentro o fuera del territorio de un Estado participante. Esta organización puede estar ubicada en más de un lugar y puede ostentar una o más aprobaciones LAR CAMO.
- (33) **Organizaciones para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO).** Entidad aprobada certificada por la AAC, responsable de gestionar y asegurar que las aeronaves bajo su control mantengan su aeronavegabilidad, mediante la planificación, supervisión y control de todas las actividades de mantenimiento requeridas conforme a la normativa aplicable.
- (34) **Peligro.** Condición u objeto que entraña la posibilidad de causar un incidente o accidente de aviación o contribuir al mismo.
- (35) **Personal de la CAMO.** Personal que participa en las actividades de aviación y está en posición de notificar información sobre seguridad operacional.
- Nota.** - Es el personal que realiza las actividades de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad.
- (36) **Política de calidad.** Constituyen las intenciones generales y la dirección de una organización con respecto a la calidad, aprobadas por el gerente responsable.
- (37) **Rendimiento en materia de seguridad operacional.** Logro de un Estado o un proveedor de servicios en lo que respecta a la seguridad operacional, de conformidad con lo definido mediante sus metas e indicadores de rendimiento en materia de seguridad operacional.
- (38) **Riesgo de seguridad operacional.** La probabilidad y la severidad previstas de las consecuencias o resultados de un peligro.
- (39) **Seguridad operacional.** Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- (40) **Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS).** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional, que incluye las estructuras orgánicas, la obligación

de rendición de cuentas, las responsabilidades, políticas y los procedimientos necesarios.

- (41) **Supervisión de la seguridad operacional.** Función desempeñada por los Estados para garantizar que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación cumplan con las normas, reglamentaciones y procedimientos conexos en materia de seguridad operacional, e incluye la evaluación de los SMS de los proveedores de servicios, de ser necesario.
- (42) **Suspensión.** Se refiere a la interrupción o aplazamiento temporal del certificado de aprobación o de los alcances de la lista de atribuciones de la CAMO.
- (43) **Ubicación.** Lugar desde el cual una organización, realiza o propone realizar las actividades que requieren una aprobación LAR CAMO.
- (44) **Vigilancia.** Actividades estatales mediante las cuales el Estado verifica, de manera preventiva, con inspecciones y auditorías, que los titulares de licencias, certificados, autorizaciones o aprobaciones en el ámbito de la aviación sigan cumpliendo los requisitos y la función establecidos, al nivel de competencia y seguridad operacional que el Estado requiere.

CAMO.005 Aplicación

En este reglamento se establecen los requisitos que debe cumplir una CAMO para poder obtener y mantener el certificado de como organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves.

CAMO.010 Prohibición

Ninguna organización de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves podrá ofrecer sus servicios, si no cuenta con un certificado de aprobación CAMO vigente, otorgado por la AAC local, (correspondiente) ni podrá hacerlo excediendo las limitaciones de tal aprobación. A DEFINIR EN REUNIÓN PRESENCIAL

Capítulo B: Certificación**CAMO.100 Solicitud**

- (a) La solicitud para la aprobación de una organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) o para la modificación de una aprobación existente, debe ser realizada en la forma y manera que prescribe la AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, según corresponda, firmada por el Gerente Responsable y presentada en un formulario con el número requerido de copias de:
- (1) su manual de organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) y/o sus enmiendas, requerido por el párrafo CAMO.350 del capítulo D de este reglamento;
 - (2) lista de atribuciones; y
 - (3) la lista de cumplimiento en la cual la CAMO establezca el cumplimiento de cada requisito del LAR CAMO que sea aplicable.
- (b) Un solicitante para una aprobación como CAMO debe establecer un sistema de gestión de la seguridad operacional con sus elementos desarrollados aplicables y aceptables para la AAC previo a la emisión del certificado.

CAMO.105 Aprobación

Una CAMO que cumpla con los requisitos establecidos en este reglamento y que haya realizado el pago de los derechos estipulados por la AAC del Estado del explotador y/o de matrícula, cuando corresponda, tiene derecho a solicitar una aprobación LAR CAMO en sus diferentes ubicaciones.

CAMO.110 Certificado y alcance de la aprobación

- (a) La aprobación de una CAMO está indicada en el certificado de aprobación que otorga la AAC.
- (b) Ninguna persona debe operar una CAMO sin el certificado de aprobación o infringiendo dicho certificado o su lista de atribuciones.
- (c) La lista de atribuciones debe establecer el alcance y limitación de los trabajos que cubre el certificado de aprobación.
- (d) El alcance del trabajo debe estar especificado en el manual de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME) de acuerdo con la Sección CAMO.350.

CAMO.115 Duración de los certificados

- (a) El certificado de aprobación de una CAMO se mantendrá vigente según lo establecido en la sección CAMO.140 o hasta que se renuncie a él, sea revocado, suspendido o cancelado por la AAC que lo otorgó de conformidad con lo requerido en la sección CAMO.145.

(b) La vigencia indefinida del certificado de aprobación emitido a una CAMO estará sujeta al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría que realizará la AAC que otorgó la aprobación, cuyos períodos no deberán exceder los 24 meses, de acuerdo con el programa de vigilancia que al efecto tenga establecida dicha autoridad para las CAMO.

La vigencia indefinida del certificado de aprobación emitido a una CAMO estará sujeta al resultado satisfactorio de una inspección/auditoría que realizará la AAC que otorgó la aprobación basada en un análisis de riesgo para la realización de la inspección.

CAMO.120 Accesibilidad y disponibilidad del certificado

Cada CAMO debe mantener accesible y disponible el certificado de aprobación y lista de atribuciones para el público y la AAC.

CAMO.125 Limitaciones del certificado

- (a) La CAMO, solo puede realizar la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, a una aeronave para los cuales está aprobada, de acuerdo con su certificado y lista de atribuciones siempre que tenga disponible los siguientes elementos:
- (1) Instalaciones según lo requerido en las secciones CAMO.310 del Capítulo D de este reglamento;
 - (2) datos de mantenimiento según lo requerido en la sección CAMO.315 del Capítulo D de este reglamento; y
 - (3) personal suficiente y competente según lo requerido en la sección CAMO.300 y sección CAMO.305 del Capítulo D de este reglamento.

CAMO.130 Privilegios

- (a) Las tareas que la CAMO puede realizar deben estar especificadas en el manual para la gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAME).
- (b) Las CAMO con arreglo al presente reglamento podrán:
- (1) gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, que figuren en el certificado de explotador aéreo (AOC) y donde el explotador tenga autorizadas en su propio CAMO;
gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, según corresponda
gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de transporte aéreo comercial que figuren tanto en su certificado de aprobación como en su el certificado de operador explotador aéreo (AOC);
 - (2) gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves de transporte aéreo comercial que figuren tanto en su certificado de aprobación como en su certificado de operador aéreo (AOC);
 - (3) gestionar la realización de tareas limitadas al mantenimiento de la aeronavegabilidad con una organización subcontratada, que opere bajo un sistema de gestión de seguridad operacional, según lo indicado en el certificado.
 - (3) gestionar las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad subcontratadas, con una organización que opere bajo un sistema de gestión de la seguridad operacional, según lo indicado en su certificado de aprobación.
 - (4) Emitir un certificado de revisión de aeronavegabilidad (ARC) para aeronaves que se encuentran en un entorno controlado un máximo de dos veces la validez del ARC que haya emitido la AAC, por un periodo de un año en cada ocasión, a menos que haya pruebas o razones para suponer que la aeronave no es está en condiciones aeronavegables.
- (c) Las CAMO podrán obtener, además, la aprobación para efectuar las revisiones de la aeronavegabilidad contempladas en la Sección CAMO.320, Sección CAMO.325 y emitir una recomendación para la revisión de aeronavegabilidad a la AAC bajo las condiciones del ítem AP.2.4 (b) del Apéndice 2 de este reglamento.
- (d) Una CAMO que posea los privilegios mencionados en el punto (c) podrá ser además aprobada 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 un permiso de vuelo especial para una aeronave en particular para la cual la organización está aprobada para emitir el ARC cuando la organización certifique la conformidad con las condiciones de vuelo aprobadas, sujeto a un procedimiento adecuado en el CAME establecido en el Apéndice 1 de este reglamento.

CAMO.135 Lista de atribuciones

- (a) Para cada ubicación de la CAMO se debe preparar y mantener actualizada una lista de atribuciones aprobada por la AAC del Estado del explotador y posteriormente por la AAC del

Commented [JB1]: Propuesta final de Chile

Estado de matrícula, según corresponda, al cual la CAMO haya requerido certificación según este reglamento.

- (b) La CAMO no puede realizar la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a las aeronaves hasta tanto las aeronaves estén incluidas en la lista de atribuciones y sean aprobados por la AAC que otorgó la certificación de acuerdo a lo requerido en este reglamento.
- (c) La lista de atribuciones debe identificar cada aeronave por marca y modelo indicando las limitaciones de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) Para incluir una aeronave en la lista de atribuciones, la CAMO debe realizar una autoevaluación para asegurar que se cuenta con las instalaciones, equipamientos, datos de mantenimiento y personal suficiente y competente.
- (e) El documento de la autoevaluación debe ser firmado por el gerente responsable registrando la fecha y debe mantenerse en archivo por la CAMO.
- (f) La CAMO para al solicitar incluir un modelo de aeronave en la lista de atribuciones debe enviar la solicitud junto con una copia de la autoevaluación para su aprobación a la AAC del Estado que otorgó la certificación a la CAMO, a menos que exista un procedimiento diferente aprobado por dicha AAC.
- (g) Las autoevaluaciones con los respectivos soportes deben estar disponibles en las instalaciones de la CAMO para ser inspeccionadas por la AAC del Estado que otorgó la certificación cuando sean solicitadas.
- (h) La CAMO mantendrá los registros de las autoevaluaciones por dos (2) años contados a partir de la fecha de aprobación de la enmienda de la lista de atribuciones por parte de la AAC que otorgó la certificación.

CAMO.140 Requisitos para mantener la validez continua de la aprobación

- (a) A menos que la aprobación haya sido previamente cancelada o la CAMO haya renunciado, la validez continua de la aprobación como organización, dependerá de:
 - (1) que la CAMO se mantenga en cumplimiento con lo requerido en este reglamento **y sus actos delegados y de ejecución;**
 - (2) que la AAC del Estado que otorgó la certificación y/o de matrícula tenga acceso a la CAMO para determinar el continuo cumplimiento con este reglamento;
 - (3) que el certificado no haya sido retornado voluntariamente a la AAC ni revocado; y
 - (4) el pago por parte de la CAMO de cualquier cargo debidamente establecido por la AAC del Estado que otorgó la certificación y/o de matrícula.
- (b) Para los explotadores aéreos certificados con una CAMO la terminación, suspensión o revocación del certificado como explotador aéreo (AOC) invalida automáticamente los alcances de la CAMO en relación con las matrículas de aeronaves especificadas en el AOC, salvo que la AAC indique expresamente lo contrario.
- (c) No obstante lo indicado en el punto (b), cuando la CAMO haya sido contratada por explotadores que forman parte de un mismo grupo empresarial de transporte aéreo, la terminación, suspensión o revocación del AOC no invalida automáticamente el certificado de la CAMO. En este caso, el contrato para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad queda sin efecto.

CAMO.145 Revocación, cancelación o suspensión del certificado

- (a) Luego de realizar las verificaciones debidas y por razones justificadas, la AAC que otorgó la aprobación puede revocar, suspender o cancelar el certificado de aprobación requerido en este reglamento, si el poseedor del certificado no satisface el cumplimiento continuo de los requisitos de este reglamento. En estos casos, la AAC que otorgó la aprobación aplicará los procedimientos y mecanismos señalados en su reglamentación nacional para la revocación,

suspensión o cancelación de la autorización de aquellas organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad certificadas de acuerdo a su regulación nacional.

- (b) La AAC está facultada a adoptar las medidas necesarias para revocar, suspender o cancelar el certificado de aprobación requerido en este reglamento, si se evidencia que la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave realizado por una CAMO no es apta para seguir cumpliendo lo aprobado su lista de atribuciones.
- (c) En caso de revocación o entrega voluntaria, el certificado de la CAMO deberá ser retornado de manera oficial a la autoridad competente en un tiempo no mayor a 3 días.

CAMO.150 Autoridad para vigilar

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

CAMO.155 Cambios en la CAMO que deben ser informados

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

Capítulo C: Sistema de gestión de seguridad operacional**CAMO.200 Sistema de gestión de seguridad operacional (SMS)**

- (a) Una CAMO debe establecer, implementar y mantener un sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) que se ajuste a la dimensión y complejidad de la organización el cual debe ser aceptado por la AAC local y de matrícula, cuando corresponda.
- (b) Una CAMO debe elaborar un plan para facilitar la implementación del SMS.
- (c) El marco de SMS debe contener cuatro componentes y doce elementos:
 - (1) Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (Componente 1 del SMS)
 - (i) Compromiso de la Dirección;
 - (ii) Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional;
 - (iii) Designación del personal clave de seguridad operacional;
 - (iv) Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias, cuando corresponda;
 - (v) Documentación del SMS.
 - (2) Gestión de riesgos de seguridad operacional (Componente 2 del SMS)
 - (i) Identificación de peligros;
 - (ii) Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional.
 - (3) Aseguramiento de la seguridad operacional (Componente 3 del SMS)
 - (i) Monitoreo y medición del rendimiento en materia de seguridad operacional;
 - (ii) Gestión del cambio;
 - (iii) Mejora continua del SMS.
 - (4) Promoción de la seguridad operacional (Componente 4 del SMS)
 - (i) Instrucción y educación;
 - (ii) Comunicación de la seguridad operacional
- (d) El SMS de la OMA LAR 145 debe complementarse con una descripción del servicio que ofrece la organización que incluya la identificación de las interfaces organizacionales pertinentes.

CAMO.205 Objetivos y recursos de la política de seguridad operacional (Componente 1 del SMS)

- (a) Compromiso de la Dirección
 - (1) Una CAMO como parte del compromiso de la dirección debe definir una política de seguridad operacional, adecuadas al propósito de la organización.
 - (2) La política de seguridad operacional debe:
 - (i) reflejar el compromiso de la CAMO respecto de la seguridad operacional incluida la promoción de una cultura positiva de seguridad operacional;
 - (ii) incluir una declaración clara sobre la disposición de los recursos necesarios para la implementación de la política de seguridad operacional;
 - (iii) incluir procedimientos de presentación de informes en materia de seguridad operacional;
 - (iv) indicar claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables, en relación con sus actividades e incluir las circunstancias según las cuales podrían aplicar medidas disciplinarias;

- (v) ser firmada por el gerente responsable de la CAMO;
 - (vi) ser comunicada a toda la organización con el respaldo visible correspondiente; y
 - (vii) ser revisada periódicamente para asegurar que sigue siendo pertinente y adecuado para la CAMO.
- (3) Teniendo debidamente en cuenta la política de seguridad operacional, la CAMO debe definir sus objetivos en materia de seguridad operacional.
- (4) Los objetivos de la seguridad operacional deben:
- (i) constituir la base para la medición y el monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional, como se dispone en la Sección CAMO.215 (a) (2);
 - (ii) reflejar el compromiso de la CAMO de mantener y mejorar continuamente el rendimiento general del SMS;
 - (iii) ser comunicados a toda la CAMO;
 - (iv) ser examinados periódicamente para asegurar de que siga siendo pertinente y apropiada para la CAMO; y
 - (v) estar alineados con los objetivos del programa estatal de seguridad operacional (SSP), cuando corresponda.
- (b) Obligación de rendición de cuentas y responsabilidades en materia de seguridad operacional
- La CAMO debe:
- (1) identificar al gerente responsable, que independientemente de sus otras funciones, tenga la obligación de rendición de cuentas definitiva en nombre de la organización, respecto de la implementación y mantenimiento de un SMS eficaz;
 - (2) definir claramente las líneas de obligación de rendición de cuentas sobre la seguridad operacional para toda la CAMO, incluida la obligación directa de rendición de cuentas sobre seguridad operacional del gerente responsable;
 - (3) determinar las responsabilidades de todos los miembros del personal clave de la CAMO, independientemente de sus otras funciones, así como la de los empleados, en relación con el rendimiento en materia de seguridad operacional del SMS;
 - (4) documentar y comunicar la información relativa a la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades y las atribuciones de seguridad operacional de toda la organización; y
 - (5) Definir los niveles de gestión con atribuciones para la toma de decisiones con respecto a sobre la tolerabilidad de los riesgos de la seguridad operacional.
- (c) Designación de personal clave de seguridad operacional.
- (1) La CAMO debe designar al gerente responsable al que dará la autoridad necesaria para velar por que que toda la implementación y el mantenimiento que ejecute la organización pueda financiarse y realizarse de acuerdo con su SMS y conforme a lo requerido en este Reglamento.
 - (2) El Gerente Responsable debe:
 - (i) garantizar la disponibilidad de los recursos humanos, financieros, y demás recursos requeridos para realizar la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de acuerdo con el alcance de la lista de atribuciones de la organización;
 - (ii) asegurar que todo el personal cumpla con el SMS de la CAMO y con los requisitos de este Reglamento;
 - (iii) asegurar que la política de seguridad operacional y de calidad es comprendida, implementada y mantenida en todo el nivel de la organización;
 - (iv) demostrar un conocimiento básico de este reglamento;

- (v) tener responsabilidad directa en la conducta de los asuntos de la organización;
 - (vi) tener la responsabilidad final y la rendición de cuentas, por la implementación y el mantenimiento del SMS;
 - (vii) ser el contacto directo con la AAC;
 - (viii) ser aceptado por la AAC del Estado de matrícula y/o local;
 - (ix) designar personas con suficiente competencia como responsables de las funciones de control y administración, quienes le reportan directamente para los cargos de:
 - (A) Gestión del sistema de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad;
 - (B) Gestión del sistema de calidad.
- (3) La CAMO debe designar una persona responsable de la seguridad operacional con suficiente experiencia, competencia y calificación adecuada.
- (4) El responsable de seguridad operacional debe:
- (i) ser responsable individual de la implementación y mantenimiento de un SMS eficaz;
 - (ii) ser punto focal para el desarrollo y mantenimiento del SMS;
 - (iii) asegurar que los procesos necesarios para el SMS estén establecidos, puestos en ejecución y mantenidos;
 - (iv) informar directamente al Gerente Responsable sobre el funcionamiento y las mejoras del SMS y sobre asuntos relativos al cumplimiento de este reglamento;
 - (v) ser aceptado por la AAC del Estado de matrícula y/o local,
- (d) Coordinación de la planificación de respuesta ante emergencias
- (1) La CAMO debe establecer y mantener procedimientos para la coordinación en caso de emergencias relacionadas con la aeronavegabilidad de las aeronaves bajo su gestión. Estos procedimientos deben garantizar que, cuando sea aplicable, la CAMO interactúe de manera efectiva con los explotadores, organizaciones de mantenimiento aprobadas y AAC para apoyar la identificación y mitigación de riesgos que afecten la aeronavegabilidad.
 - (2) La CAMO deberá documentar los mecanismos de comunicación y coordinación que permitan su participación en la gestión de eventos de seguridad operacional, asegurando su integración con los planes de respuesta ante emergencias de las organizaciones con las que interactúa.
- (e) Documentación del SMS
- (1) La CAMO debe preparar y mantener un manual o documento de SMS en la forma de papel o electrónica, en la que describa:
 - (i) los objetivos y recursos de la política de seguridad operacional;
 - (ii) los requisitos del SMS;
 - (iii) los procesos y procedimientos del SMS; y
 - (iv) obligación de rendición de cuentas, sus responsabilidades y las atribuciones relativas a los procesos y procedimiento del SMS.
 - (2) La CAMO debe preparar y mantener actualizado, como parte de su CAME, un manual de SMS (MSMS) como parte de su SMS.
 - (3) La CAMO debe preparar y mantener registros operacionales de SMS como parte de su documentación del SMS.

CAMO.210 Gestión del riesgo de seguridad operacional (Componente 2 del SMS)

- (a) Identificación de Peligros

- (1) La CAMO debe definir y mantener un proceso para identificar los peligros asociados con los servicios de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que proporciona, de acuerdo con su lista de atribuciones. Incluido los peligros relacionados con las interfaces internas y externas.
 - (2) La identificación de peligros debe basarse en una combinación de métodos reactivos y proactivos.
- (b) Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional.
- La CAMO debe definir y mantener un proceso que garantiza el análisis, la evaluación y el control de los riesgos de seguridad operacional asociados a los peligros identificados.

CAMO.215 Aseguramiento de la seguridad operacional (Componente 3 del SMS)

- (a) Medición y monitoreo del rendimiento en materia de seguridad operacional
- La CAMO debe establecer medios para:
- (1) medir y monitorear el rendimiento en materia de seguridad operacional de la organización;
 - (2) medir y monitorear el progreso hacia el logro de los objetivos de seguridad operacional; y
 - (3) validar la eficacia de los controles de riesgos de seguridad operacional.
- (b) La Gestión de cambio
- La CAMO debe definir y mantener un proceso para identificar los cambios que podrían afectar el nivel de riesgos de seguridad operacional existentes y que están asociados con la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo con su lista de atribuciones, y para identificar y gestionar los nuevos riesgos de seguridad operacional que puedan derivarse de aquellos cambios.
- (c) Mejora continua del SMS
- La CAMO debe observar y evaluar sus procesos SMS para mantener y mejorar continuamente la eficacia del SMS.

CAMO.220 Promoción de la seguridad operacional (Componente 4 del SMS)

- (a) Instrucción y educación
- (1) La CAMO debe desarrollar y mantener un programa de instrucción de seguridad operacional que garantice que el personal cuenta con la instrucción y las competencias para cumplir sus funciones en el marco del SMS.
 - (2) El alcance del programa de instrucción de la seguridad operacional debe ser adecuado para el tipo de participación que cada persona tenga en el SMS.
 - (3) El gerente responsable debe recibir una capacitación mínima que considere conocimientos de seguridad operacional relacionados con:
 - (i) política y objetivos de seguridad operacional;
 - (ii) roles y responsabilidades del SMS; y
 - (iii) garantía de seguridad operacional.
- (b) Comunicación de la seguridad operacional
- La CAMO debe desarrollar y mantener medios oficiales para la comunicación de seguridad operacional que:
- (1) garanticen que el personal conozca el SMS hasta un grado proporcional a sus cargos;
 - (2) difundan información crítica para la seguridad operacional;
 - (3) expliquen por qué se toman determinadas medidas para mejorar la seguridad operacional; y
 - (4) expliquen porque se incorporan o modifican procedimientos de seguridad operacional.

CAMO.225 Gestión de la interfaz y la interacción del sistema de gestión de seguridad operacional

La CAMO debe identificar, documentar y medir el rendimiento de los procesos mediante los cuales están diseñadas, tanto a nivel interno como externo, las interfaces entre los componentes del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) con el fin de garantizar interacciones claras y seguras entre dichos componentes.

CAMO.230 Implementación del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS)

- (a) La CAMO debe completar la implementación de un SMS a partir de la fecha de aprobación de su certificación.
- (b) El periodo de implementación del SMS dependerá de la dimensión y complejidad de la CAMO, el cual tendrá un tiempo acordado con la AAC local que otorgó la certificación.

Commented [JB2]: A tratarse en la reunión presencial.

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

- (a) La CAMO debe nombrar a un Gerente Responsable, que cuente con autoridad en la organización para asegurar que todas las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad se pueden financiar y llevar a cabo de conformidad con este reglamento.
- (b) Para un explotador de servicios aéreos, el Gerente Responsable mencionado en (a), que podría ser el mismo para el explotador aéreo y la CAMO, debe contar con autoridad suficiente en la organización para garantizar que todas las operaciones del explotador se pueden financiar y llevar a cabo de acuerdo con las normas exigidas para la emisión y el mantenimiento de la validez de un certificado de explotador aéreo, y cuando corresponda, de la aprobación como CAMO.
- (c) El Gerente Responsable de la CAMO debe nombrar a un Responsable de la gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) El departamento de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO debe disponer de suficiente personal debidamente cualificado para el trabajo previsto de gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad. Estas personas responderán en última instancia ante el Gerente Responsable.
- (e) En lo que respecta a las organizaciones que expiden certificados de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con la Sección CAMO.130 (b)(4) la CAMO designará a las personas autorizadas a hacerlo, que estarán sujetas a la aprobación de la autoridad competente.
- (f) La organización definirá y mantendrá actualizados en el CAME el título y nombre de la persona o personas a las que se hace referencia en los ítems (a), (c) y (d).
- (g) Para toda aeronave de gran tamaño o destinada al transporte aéreo comercial, la CAMO establecerá y controlará la competencia del personal que participe en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la revisión de la aeronavegabilidad y/o las auditorías de calidad con arreglo al procedimiento y a la norma acordados por la AAC.

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

- (a) Para recibir la aprobación que lo autorice a realizar revisiones de la aeronavegabilidad y, si procede, preparar las recomendaciones técnicas para la emisión de autorizaciones de vuelo especial, la CAMO debe contar con el personal de revisión de la aeronavegabilidad adecuado, que expedirá los certificados de revisión de aeronavegabilidad (ARC) y elaborará las recomendaciones de conformidad con las Secciones 21.870 y 21.875 del LAR 21, para consideración y aprobación de la AAC.
- (b) El ARS designado por la CAMO sólo puede recibir una autorización por parte de dicha organización cuando así lo acepte formalmente la AAC que otorgo la certificación a la CAMO después de completar satisfactoriamente una revisión de aeronavegabilidad.
- (c) La organización deberá garantizar que el ARS pueda demostrar una experiencia reciente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- (d) Todo el ARS debe identificarse mediante una lista que forme parte del CAME, junto con su referencia de autorización de revisión de la aeronavegabilidad.
- (e) La organización deberá mantener un expediente de todo el personal que participe en la revisión de la condición de aeronavegabilidad, que deberá incluir detalles de cualquier cualificación apropiada, junto con un resumen de la experiencia y conocimiento pertinente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y una copia de la autorización. Este expediente deberá conservarse durante dos años desde la fecha en que el personal de revisión de la aeronavegabilidad haya dejado la organización.

CAMO.310 Instalaciones

- (a) La CAMO debe proveer instalaciones apropiadas para todo el trabajo que planea realizar, asegurando en particular, protección de los fenómenos del medio ambiente, del polvo y el calor.

Commented [JB3]: Este requisito ya está cubierto en el LAR CAMO.225 (c)(1)

En la CA de CAMO debe establecerse en un MAC que el GR también podría ser el mismo para el explotador y la CAMO, siempre que demuestre que cumple lo requerido por la AAC para proveer no solo los recursos sino también asegurar que los sistemas funcionen sin comprometer la seguridad operacional y que no existan conflictos de intereses.

Commented [JB4]: Comentario de Chile (Alejandro Doren)

Esto sería pensando en un explotador con CAMO propio, porque cuando sea un tercero no lo veo tan aplicable

Commented [JB5R4]: Comentario de Argentina (Daniel Basualdo):

Este párrafo es para el gerente responsable de un AOC, esta regla es para brindar gestión de la aeronavegabilidad no para asegurar que un explotador cuente con recursos para operar, eso ya está definido en los LAR 121/135.

Commented [JB6R4]: Asegurarse de que los Reglamentos 121 y 135 cubran este tema para no considerarlo en esta parte del reglamento.

Commented [JB7]: Este requisito ya estaría cubierto en CAMO.205(c)(2)(ix)

(ix) designar personas con suficiente competencia como responsables de las funciones de control y administración, quienes le reportan directamente, del para los cargos de:

- A) Gestión del sistema de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad;
B) Gestión del sistema de calidad.

El CT debe desarrollar en la CA los detalles que cubran lo que sea necesario explicando cada detalle necesario

Commented [JB8]: Propuesta de Carlos Ramirez (Colombia).

La propuesta es incluir estos dos requisitos y eliminar los demás literales de esta Sección.

- (b) Debe disponer de oficinas aceptables, en lugares adecuados, para el personal responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, incluyendo en particular para el personal que se especifica en la Sección CAMO.300 y del personal encargado de los sistemas de calidad y seguridad operacional.
- (c) El ambiente de trabajo debe ser apropiado para las tareas que se van a realizar y en particular, cumplir con requerimientos especiales que se deben observar. A menos que sea requerido de otra forma por el ambiente particular de una tarea, el ambiente de trabajo debe ser tal que la efectividad del personal no se vea afectada.
- (e) La CAMO debe contar con un sistema, aceptable para la AAC, que permita gestionar de manera efectiva el mantenimiento de la aeronavegabilidad, asegurando la trazabilidad, integridad y disponibilidad de los registros.

CAMO.315 Datos de mantenimiento

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

CAMO.320 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

- (a) Todos los trabajos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberán efectuarse conforme a los requisitos del Capítulo I del LAR 121 o Capítulo J del LAR 135, según corresponda.
- (b) Para todas las aeronaves gestionadas, la CAMO podrá:
 - (1) Desarrollar y/o supervisar un programa de mantenimiento para la aeronave gestionada que incluya cualquier programa de confiabilidad aplicable. Además del monitoreo por condición de los sistemas, componentes y motores del avión.
 - (2) Presentar el programa de mantenimiento de la aeronave y sus enmiendas a la autoridad competente para su aprobación.
 - (3) Gestionar la aprobación de las modificaciones y reparaciones mayores.
 - (4) Garantizar que todo el mantenimiento se lleva a cabo de acuerdo con el programa de mantenimiento aprobado.
 - (5) Garantizar que se cumplan todas las directrices de aeronavegabilidad que sean de aplicación y que afecten al mantenimiento de la aeronavegabilidad.

- (6) Garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se hayan notificado sean corregidos por una OMA LAR 145.
 - (7) Garantizar que la aeronave se lleve a una organización de mantenimiento debidamente aprobada siempre que sea necesario.
 - (8) Coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de directrices de aeronavegabilidad, la sustitución de componentes con vida útil limitada (LLP), componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) y la inspección de elementos para garantizar que el trabajo se ejecute correctamente.
 - (9) Administrar y archivar todos los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad o el registro técnico del explotador.
 - (10) Asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de la aeronave.
- (c) Cuando el explotador aéreo no posea con una aprobación como organización de mantenimiento según el LAR 145, éste deberá establecer un contrato escrito de mantenimiento entre el explotador con una OMA LAR 145, en el que se detallen las funciones especificadas en las Sección 121.1110 del LAR 121 o Sección 135.1140 del LAR 135, según sea aplicable, asegurándose de que todo el mantenimiento se realice en última instancia por una OMA LAR 145, y se defina el apoyo a las funciones del sistema de calidad descrito de la Sección CAMO.340 (b). Los contratos de mantenimiento en base, mantenimiento de línea programado y mantenimiento de motores o hélices, cuando sea aplicable, junto con todas sus modificaciones, deberán ser aprobados por la AAC. No obstante, en el caso de:
- (1) Una aeronave que requiera un mantenimiento de línea no previsto, el contrato podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a la organización de mantenimiento conforme al LAR 145.
 - (2) Mantenimiento de componentes, incluso el mantenimiento de motores o hélices, cuando sea aplicable, el contrato mencionado en el párrafo (c) podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a una organización de mantenimiento conforme al LAR 145.

Commented [JB9]: Comentario de Cuba: Esto sobra. El explotador siempre deberá establecer un contrato con una OMA LAR 145

Commented [JB10]: Motopropulsor no es un termino que e utiliza en los reglamentos LAR e incluso no se usa en el Doc. 9760

Commented [JB11]: A revisar el la reunión presencial, verificar el contenido que debe desarrollarse en el 121 y 135

CAMO.325 Revisión de la aeronavegabilidad

- (a) Para cumplir la revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves, la CAMO debe realizar una revisión de los registros de la aeronave, íntegramente documentada, con objeto de verificar que:
 - (1) las horas de vuelo de la aeronave, el motor de la aeronave y la hélice (según corresponda) y sus correspondientes ciclos de vuelo se han registrado correctamente;
 - (2) el manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de actualización;
 - (3) se han realizado todas las tareas de mantenimiento de la aeronave, motor de aeronave, hélice (según corresponda), conforme al programa de mantenimiento aprobado;
 - (4) se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de forma controlada;
 - (5) se han aplicado y registrado todas las directrices de aeronavegabilidad aplicables y otra documentación mandatoria (según corresponda);
 - (6) se han registrado y son conformes al LAR 21 todas las modificaciones y reparaciones de realizadas en la aeronave;
 - (7) todos los componentes con vida útil limitada (LLP) y componentes sujetos a revisión general obligatoria (TBO) instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su límite de vida útil aprobado;
 - (8) todo el mantenimiento se ha realizado de conformidad con el Capítulo I del LAR 121 y o el Capitulo J del LAR 135, según corresponda;

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

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.~~
 - (2) 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.

Commented [JB12]: Los expertos de Perú proponen que se elimine la redacción del número en todos los requisitos donde se usa esta metodología

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.

Commented [JB13]: A tratar en reunión presencial.

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.

Commented [JB14]: Tema a evaluar y discutir que AAC es la que da por aceptable el CAME

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.

Apéndice 1

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

- (a) La CAMO deberá proporcionar a la AAC del Estado del explotador, y a la AAC del Estado de matrícula cuando corresponda, 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 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:
 - (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) 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

Commented [JB15]: Propuesta de Cuba:

(a) La organización 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.

Commented [JB16R15]: A TRATAR EN LA REUNIÓN PRESENCIAL

Commented [JB17]: Propuesta de Perú:

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

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.

Commented [JB18]: Experto de Bolivia propone cambiar la Sección que se menciona:

La lista de contratos de mantenimiento de acuerdo con la Sección CAMO.330 320 (c).

Commented [JB19R18]: A discutir en reunión presencial dependerá de lo que se decida sobre el CAMO.320

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.

Commented [JB20]: El experto de Argentina propone uso de terminos que se utilizan en el LAR y hace un comentario al respecto:

Sin perjuicio de lo dispuesto en ~~la letra~~ el párrafo (b), 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 **del Estado del explotador**.

COMENTARIO: Este párrafo va a estar sujeto a lo que se defina para el párrafo (a)(11)(iv). si se elimina este párrafo también debe eliminarse este otro.

Commented [JB21R20]: Durante la revisión de este Apéndice los expertos consensuaron eliminar el párrafo (a)(11)(iv), en donde se establecía:

~~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.~~

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:
 - (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.

- (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) 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.
- (h) No se emitirá ni se extenderá un ARC si existen evidencias o indicios de que la aeronave no está en condición aeronavegable.
- (i) 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:

Commented [JB22]: El experto de Cuba propone eliminar este párrafo, su comentario es; Para que repetir lo mismo que se encuentra enunciado en los puntos referidos

Commented [JB23R22]: Este ítem estaría cubierto por el párrafo (b)

- (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.
- (j) 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.
- (k) 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).
- (l) 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.
- (m) El certificado de revisión de aeronavegabilidad Formulario CAMO - 002 mencionado 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.
- (n) Se deberá enviar una copia de cualquier certificado de revisión de aeronavegabilidad emitido o extendido para una aeronave al 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.
- (o) No se permitirá la subcontratación de tareas de revisión de aeronavegabilidad.

- (p) 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.
- (q) 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, emitir permisos 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.
 - (3) Un cargo dentro de la organización aprobada con responsabilidades adecuadas.
- (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 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.2.5 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 el mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - (2) Una licencia apropiada conforme al LAR 65 o un título aeronáutico o un equivalente nacional.
 - (3) Formación en mantenimiento aeronáutico.
 - (4) Un puesto dentro de la organización aprobada, con responsabilidades adecuadas.
- (b) El ARS designado por la CAMO solo podrá recibir una autorización de dicha organización cuando haya sido formalmente aceptado por la 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 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 DESARROLLAR