

I JORNADA INFORMATIVA ORGANIZACIONES CAMO - SLIDO

Nº	PREGUNTA	RESPUESTA
1	¿Las mejoras introducidas en el SIPA resuelven que ya aparezca la fecha de emisión de cualquier tipo de certificado?	<p>En mucho caso la fecha de emisión de los certificados electrónicos no se corresponde con la fecha de firma de los mismos, por lo que no es posible prever en el momento de la emisión la fecha en la que se firmará dicho documento.</p> <p>Cualquier documento electrónico tiene registrada la fecha y hora de la firma y está incluida en las propiedades de la firma electrónica.</p> <p>Como ya se ha comentado en las jornadas, la versión imprimible de todos los documentos firmados electrónicamente incluye tanto un código QR que facilita su comprobación, como la información relativa a la firma de los mismos incluyendo la fecha de firma.</p>
2	¿Se puede consultar un expediente una vez cerrado el mismo (historial) de cara a justificar ante auditorías externas ese cierre?	<p>Actualmente no es posible porque se consideró el archivo de los expedientes cerrados debido a la complejidad de gestionar un gran número de expedientes. Teniendo en cuenta los comentarios recibidos durante la Jornada nos hemos puesto ya en contacto con la Unidad de soporte de SIPA para ver distintas alternativas.</p>
3	Si el gerente responsable es quien audita el sistema de Calidad, ¿es imprescindible que éste cuente con formación en calidad /Auditoría?	<p>Sí.</p> <p>Cualquier personal que esté realizando auditorías dentro de la organización debe cumplir con los requisitos establecidos para los auditores de calidad con independencia de cualquier otro cargo que ejerza dentro de la organización.</p>
4	¿Requisitos que debe cumplir una CAMO para gestionar una nueva flota? ¿Son distintos para aquellas asociadas a un operador y las que no?	<p>Los requisitos para la inclusión de una nueva flota dentro del alcance de una Organización de Gestión del Mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) no distinguen entre las aeronaves pertenecientes a un operador o no, salvo la necesidad de inclusión del Parte Técnico de Vuelo para el caso de aquellos operadores que estén obligados a disponer de éste.</p> <p>Los principales requisitos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> Formación del personal responsable en caso de ser aeronaves distintas a las ya gestionadas por la organización, es decir aeronaves "no similares" Elaboración de un programa de mantenimiento genérico. Estar en posesión de la documentación actualizada para dicha flota. Estar en disposición de recursos humanos y materiales suficientes para poder asumir la gestión de dicha flota.
5	Una organización CAMO + 145 + SPO que ya tiene un SMM común, lo podrá mantener o la autoridad solicitará SMM para cada aprobación ("como ahora estaba calidad").	<p>La autoridad revisará que el sistema SMS de cada aprobación cumpla con los requisitos establecidos por EASA. Si la organización cuenta con distintas aprobaciones que exigen disponer de SMS y cubre todos los requisitos normativos con un sistema común no hay inconveniente alguno.</p>
6	¿Entonces las Subparte G podrían no aprobarse Parte CAMO y quedar solo como Parte M y contratar a otra organización Parte CAMO?	<p>Las organizaciones aprobadas según la subparte G de la Parte M, tendrán dos años desde la publicación del reglamento para transformarse en Parte CAMO o Parte CAO. A partir de esa fecha no podrán ejercer como Subparte G en caso de no haberse convertido a ninguna de las Partes mencionadas. La Parte M y Parte ML serán regulaciones a seguir pero no tipo de organizaciones.</p>
7	Supongo que los operadores podrán integrar el SMS actual con el de la PARTE-Mexistirá estandarización entre los equipos inspectores.	<p>La autoridad revisará que el sistema SMS de cada aprobación cumpla con los requisitos establecidos por EASA. Si la organización cuenta con distintas aprobaciones que exigen disponer de SMS y cubre todos los requisitos normativos con un sistema común no hay inconveniente alguno. La Coordinación de Operaciones y la de Aeronavegabilidad establecerán mecanismos de formación, conexión e intercambio de información entre los inspectores de ambas unidades para conseguir estandarización en los procesos de inspección.</p>

I JORNADA INFORMATIVA ORGANIZACIONES CAMO - SLIDO

Nº	PREGUNTA	RESPUESTA
8	¿Deberán disponer las CAO de un sistema de calidad independiente?	En función del tamaño de la organización se exigirá Sistema de Calidad o revisiones organizativas.
9	¿El SMS de operaciones puede ser el mismo que el de la parte CAMO? Bajo el mismo responsable	La autoridad revisará que el sistema SMS de cada aprobación cumpla con los requisitos establecidos por EASA. Si la organización cuenta con distintas aprobaciones que exigen disponer de SMS y cubre todos los requisitos normativos con un sistema común no hay inconveniente alguno. La valoración del mismo responsable dependerá, como siempre, de que sea capaz de reunir todos los requisitos necesarios para ello y que disponga de horas hombre suficientes para desempeñar su trabajo.
10	¿Una firma digital en un PDF con un certificado de la FNMT a través de Autofirma se considera válida?	Se hará llegar lo antes posible a todas las organizaciones una pequeña guía con respecto a las diferentes opciones de firma electrónica y su validez.
11	Si en la Part CAMO se nombra un responsable Safety y otro como Calidad-Control de Conformidad, ¿ambos necesitan Formato 4?	Será necesario contar con los formatos 4 que exige la normativa. La Parte CAMO no introduce muchos cambios respecto de la actual Parte M Subparte G, además de la introducción del SMS, con lo que las organizaciones deberán evaluar dichos cambios y determinar si necesitan nuevo personal o pueden adaptar el existente.