



MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA



Preguntas y respuestas

2022

# II JORNADA INFORMATIVA Organizaciones Gestión de la Aeronavegabilidad

División de Aprobaciones y Estandarización de la Aeronavegabilidad (DAEA)

03 de marzo de 2022

# Plataforma SIPA



¿Existe un procedimiento de contingencia para la emisión de un ARC o su prórroga en caso de fallo de SIPA?

Los pasos a seguir en caso de fallo o no disponibilidad informática de SIPA serán los siguientes:

1.- Contactar con CAU vía correo electrónico a la dirección [cau.aesa@seguridadaerea.es](mailto:cau.aesa@seguridadaerea.es) y/o por vía telefónica al teléfono **(+34) 91 396 85 90**.

2.- Si fuese requerida una respuesta urgente, contactar con el Principal de Aeronavegabilidad de la organización y con los buzones ACAM-ARC y CAMO vía correo electrónico a las siguientes direcciones:

[acam-arc.aesa@seguridadaerea.es](mailto:acam-arc.aesa@seguridadaerea.es)

[camo.aesa@seguridadaerea.es](mailto:camo.aesa@seguridadaerea.es)

Se ha comentado que la emisión/prórroga de ARCs de aeronaves españolas se tiene que realizar obligatoriamente en SIPA. En caso de fallo de la plataforma, ¿se puede emitir en formato papel y enviarlo por la sede?.

¿Qué alternativas presenta AESA en el caso de que los inspectores o usuarios no puedan usar la plataforma porque no funcione? Se ha dado el caso de no poder tener disponibilidad de aeronaves por este hecho.



Asistencia Técnica para incidencias informáticas:

[cau.aesa@seguridadaerea.es](mailto:cau.aesa@seguridadaerea.es)

(+34) 91 396 85 90



# Plataforma SIPA



¿Pueden limitar el acceso a sipa al personal con certificados digitales corporativos? Desde nuestra organización hemos detectado que usando un **certificado cualificado** emitido al personal de la empresa en el cual se detalla el CIF de la misma se pueden acceder a todas las notificaciones emitidas a la empresa aún sin ser esta persona la receptora de la notificación.

Las notificaciones se realizarán a la persona jurídica de la organización con su NIF y a los contactos de notificaciones facilitados por el administrado a través del formato *F-DSAOE-ORGA-01*.  
Se recomienda la lectura de la guía *A-DSA-ORGA-01*, de Alta y modificación de Usuarios SIPA.



Asistencia Técnica para incidencias informáticas:

[cau.aesa@seguridadaerea.es](mailto:cau.aesa@seguridadaerea.es)

(+34) 91 396 85 90



# Auditorías Remotas



¿Se prevé emisión de una guía para auditorías remotas para los administrados?

De momento, no existe una fecha prevista para la publicación de una guía externa de auditorías remotas. Tienen a su disposición el material guía “GM1 CAMO.A.200(a)(6) and CAMO.B.300”, Management system and Oversight principles, publicado con la Decision 2021/009/R.



# ISMS



¿Cuándo se prevé la entrada en vigor del ISMS ?

De acuerdo con la Opinion No 03/2021, la Decision con el Reglamento se publicará **en el tercer trimestre de 2022**, y en ella se detallará la fecha de entrada en vigor.

¿Qué impacto económico se ha previsto con la entrada en vigor de esta parte ISMS para los diferentes tipos de organizaciones?

El PART-IS informa que el impacto económico será bajo, pero las entidades tendrán que implementar una política de ciberseguridad que les exigirá recursos y una estructura para aplicar un ISMS según los activos con los que cuenten.

¿Si se dispone de una aprobación ISO27000 se considerará cumplido este requisito del ISMS?

Todavía está a la espera de que se aclare en los AMC. Lo previsible es que se acepte la ISO27000 al ser el estándar más internacional, pero hay requisitos adicionales que tendrán que implementar más allá de la 27000.



<https://www.easa.europa.eu/home>



¿Hay algún grupo de trabajo en EASA para avanzar en la armonización de procedimientos entre los diferentes estados miembros? El nivel de exigencia de unas autoridades y otras difiere muchísimo, siendo España de los más exigentes.

Sí, son los Technical Bodies (TeB) de EASA.

¿Existe un Workshop para incluir la actividad de EXTINCIÓN DE INCENDIOS en el marco del reglamento base de EASA? Opciones de AESA de hacer un OPT-IN?

AESA está trabajando en el cambio normativo y en la publicación de un nuevo Real Decreto para aeronaves fuera del Reglamento Base. Durante el proceso de elaboración normativa se ha contado con la colaboración por parte de la industria.

Sobre la Opinion 4, ¿qué ocurre con el Postholder de Mantenimiento del AOC si no tiene CAMO?

Respuesta por parte de la **División de Aprobaciones y Estandarización de Operaciones Aéreas**: en el ámbito del AOC debe haber siempre un cargo de Responsable de la Aeronavegabilidad de las aeronaves (ORO.GEN.135), independientemente de si la organización cuenta con certificado CAMO o no. Esto ya ocurre en operadores SPO que no están obligados a ser CAMO.





# AltMoC RS CAMO+AOC (LE)

¿Es necesario que el RS de la parte de operaciones pase entrevista por parte de Aeronavegabilidad? o cumpliendo con el AltMoC ya es suficiente?

No, no es requerido. La norma permite tener dos RS para CAMO+AOC con licencia según Reglamento (CE) 1008/2008, uno para la CAMO y otro para el AOC.

¿En caso de que hayamos hecho el OJT, debemos listar este AltMoC en el CAME sección 5?

Sí, en el caso de utilizar un AltMoC, deberá indicarse en la Sección 5.7 del manual CAME.



<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/noticias/aesa-emite-un-medio-alternativo-de-cumplimiento-para-las-organizaciones-de-gesti%C3%B3n-de-la-0>



# Exenciones

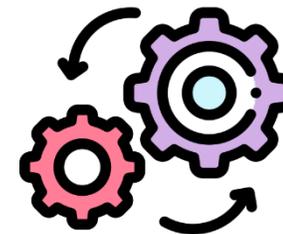
¿En caso de aceptación de la exención, durante ese periodo de exención se tendría ya la aprobación CAMO? o no se tiene hasta que se "termine" la exención y se cumpla con el AltMoC?

Debido a los tiempos de aprobación de los manuales (requiere aprobación MO y CAMO) y el control de actividad de las tripulaciones que plazos de tiempo se puede solicita en la exención

Si se concede la exención, se podrá obtener la aprobación Parte CAMO (después del 24 de marzo de 2022 ya no existirán las organizaciones Parte M Subparte G).

Tras finalizar el periodo de exención, la organización deberá cumplir con el requisito normativo CAMO.A.305(c) a través del AMC1 CAMO.A.305(c) o del AltMoC emitido por AESA a tal efecto.

Se deberá acordar los plazos con la Unidad que emite la aprobación: Coordinación de Operaciones Aéreas / Oficina de Seguridad en Vuelo.



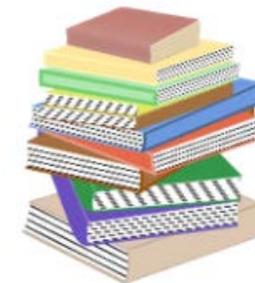
# Procedimientos

Respecto a las Guías y Formatos de AESA: ¿Se podrán unificar para que en todas aparezca la Fecha, el listado de cambios que se realizan y la identificación de dichos cambios? para identificar si ya incorporan los cambios normativos y están en vigor. Además, de las Guías para los Operadores se revisen en paralelo las Guías internas de AESA para que los operadores podamos estar preparados e incorporar nuevos requisitos en las inspecciones por parte de AESA

Sobre todo incluir las fechas de revisión en las guías y formatos. Muchas veces no sabemos si algo está actualizado y si recoge

En el link del propio documento (en la web) tienen la fecha de actualización.  
En los propios documentos (procedimiento, guías y formatos) publicados se resaltan los cambios entre versiones en otro color.

Respecto a las guías y formatos, sería bueno que se notificase a las distintas organizaciones cuando hay una modificación de las mismas



# Procedimientos

Para una Parte CAMO ya aprobada con adjunto al RS, ¿es considerado como válido la existencia del mismo como medida mitigadora hasta que el RS realice la formación o se designe un RS que cumpla con la norma? ¿Qué periodos de exención se están planteando?

Las exenciones deben ser tramitadas a través de las Oficinas de Seguridad en Vuelo, que serán las Unidades encargadas de evaluar los plazos y las medidas mitigadoras propuestas.



Entonces entendemos que se modificará la guía de cargos responsables del MSG para contemplar esta opción de dos RS?

Sí, se actualizará convenientemente. Esta responsabilidad recae sobre la **Coordinación de Operaciones Aéreas y Aeronavegabilidad**.

Tres cuestiones:

1. Respecto a la guía de análisis de causa raíz, simplemente puntualizar que el modelo Bow Tie es uno de los posibles para la evaluación de riesgo, pero no tiene porqué ser el aprobado y el empleado en las organizaciones con SMS.
2. Que en la última edición del SMS (Doc.9859) de ICAO solo se recogen ya dos metodologías de identificación de peligros: la reactiva y la proactiva
3. La opinión 03-21 es plenamente del ámbito de security y más concretamente de security en IT. Entiendo que se podría integrar en el SMS pero no necesariamente, dependerá de la organización ¿no?

1. Efectivamente, el Bow Tie es solo uno de los posibles métodos a utilizar para la evaluación del riesgo.
2. Correcto. Según el apartado 2.5.2.10 del documento OACI 9859, cuarta edición, existen dos metodologías de identificación de peligros: reactiva y proactiva.
3. La Opinion 03/2021 trata de la protección del sistema de aviación frente a los riesgos de seguridad de la información que puedan afectar a los sistemas y datos de tecnología de la información y la comunicación. Correcto, podría integrarse en el Sistema de Gestión de la organización, pero no es un requisito.



# Procedimientos

¿Hasta qué punto una CAMO+AOC de transporte tipo TAC es responsable de la aeronavegabilidad continuada de las aeronaves que gestiona? . ¿También es responsable de la incorrecta ejecución de las tareas de mantenimiento por una AMO Part145? Hay que recordar que el concepto "Aeronavegabilidad Continuada" engloba la "Gestión de la aeronavegabilidad, la ejecución de las tareas de mantenimiento y la vigilancia de todo ello?"



Según el punto normativo CAMO.A.315(b)(6), la organización CAMO deberá "ordenar el mantenimiento, supervisar las actividades y coordinar las decisiones relacionadas para garantizar que todas las tareas de mantenimiento se ejecutan correctamente y se efectúan adecuadamente para la determinación de la aeronavegabilidad de la aeronave."

Además, según M.A.201(e), el operador será responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que opera y adoptará las medidas necesarias para garantizar su aprobación como una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO).



# Programa de Mantenimiento

¿Cuál es la razón por la que se requiere la firma del DR en la solicitud de aprobación del PM y no es suficiente con la firma del CAMO Postholder o del responsable del programa de mantenimiento según conste en el CAME?

De acuerdo con el artículo 5, apartado 3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, "para formular solicitudes, presentar declaraciones responsables o comunicaciones, interponer recursos, desistir de acciones y renunciar a derechos en nombre de otra persona, deberá acreditarse la representación."



¿Es necesario enviar la notificación de modificación de un programa de mantenimiento ML al SPM o solo es necesario enviar el programa inicial?

De acuerdo con la guía **G-DSM-PMTO-01**, apartado 7.2, Cada vez que el propietario/organización CAMO o CAO apruebe un programa de mantenimiento inicial, deberá enviar a AESA (División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad (DAEA)), en el plazo de un 1 mes, el formato **F-DSM-PMTO-40** (*Información del programa de mantenimiento de aeronave Parte ML*).

Así mismo, dicho formato **F-DSM-PMTO-40** (*Información del programa de mantenimiento de aeronave Parte ML*) deberá ser enviado de nuevo a AESA (DAEA) cada vez que se produzca una modificación en el contenido del mismo, en el plazo de 1 mes desde su modificación.

En ningún caso se debe enviar el Programa de Mantenimiento declarado/aprobado al que se refiere el formato.



Servicio de Programa de Mantenimiento:  
[programant.aesa@seguridadaerea.es](mailto:programant.aesa@seguridadaerea.es)



# Programa de Mantenimiento

En caso de los programas de mantenimiento de operadores privados, ¿se puede apoderar de alguna forma a la organización CAMO/CAO de su confianza para presentar el formato a AESA? Para muchos de los operadores privados es un engorro tener que hacer este trabajo y normalmente nos lo delegan a nosotros. Hay algún formato que pueda firmar el propietario para aprobarnos como representante suyo?

No es posible apoderar a una persona jurídica (CAMO/CAO). Sería posible apoderar a cualquier persona física con capacidad para obrar, por lo que es posible apoderar a una persona de la CAMO/CAO. Esto se puede hacer a través de diversas formas, como ante notario o a través del siguiente enlace:

<https://sede.administracion.gob.es/apodera/clave.htm>



El contrato limitado para el desarrollo del Programa de Mantenimiento solo es aplicable para aeronaves a las que les aplica la Parte M. La Parte ML no contempla esa posibilidad.

¿Hay que revisar los programas de mantenimiento de la parte ML anualmente aunque no hay razones para ello (cambios en los doc base, etc.)?

Sí, de acuerdo con el punto normativo ML.A.302(c)(9), el AMP "será revisado al menos de forma anual con el objetivo de evaluar su eficacia".

¿Con el contrato limitado de emisión de PM sirve como acreditación para notificarlo a AESA?  
Notificar PMTO parte ML de privados



<https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/otros/programas-de-mantenimiento>



# Programa de Mantenimiento

¿Es necesario notificar las modificaciones de los PMTO de aeronaves de la Parte M?

Sí, de acuerdo con el apartado 3.3 de la guía **G-DSM-PMTO-01**, una vez aprobada la enmienda del Programa de Mantenimiento por parte de la organización CAMO o CAO, siguiendo el procedimiento aprobado para ello, notificará la misma a la Unidad responsable de su supervisión, en un plazo no superior a 10 días, remitiendo a tal efecto el formato de aprobación de la propia Organización y un ejemplar completo de la revisión al Programa de Mantenimiento aprobado junto con toda la documentación que justifique los cambios, indicando claramente los puntos/apartados modificados.



<https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/aeronaves/aeronegabilidad-continuada/otros/programas-de-mantenimiento>





# ACAM



Sugiero que los inspectores que declaran una discrepancia relativa al mantenimiento de la aeronave, lo hagan tomando como referencia no sólo el requisito normativo, además deberían tener en cuenta el manual de mantenimiento. Puede darse el caso que se declare una discrepancia que en realidad no lo sea. Esto conlleva trabajo innecesario para las organizaciones.

¿En el caso de una aeronave no EC- en una CAO española, ¿la autoridad responsable del ACAM sería la del estado de matrícula?

De acuerdo con el artículo 76 de la Ley 39/2015, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, "los interesados podrán, en cualquier momento del procedimiento anterior al trámite de audiencia, aducir alegaciones y aportar documentos u otros elementos de juicio". Cuando en una inspección ACAM se detecten constataciones, finalizada la fase de actuaciones materiales, se emitirá la Diligencia de Actuación. A esta se adjuntará el listado de constataciones con sus evidencias indicando el inicio de la fase de trámite de audiencia al interesado e informándole del modo en el que puede presentar alegaciones y el órgano al que debe dirigirlas.

Según los puntos normativos M.B.303(a) y ML.B.303(a), "La autoridad competente deberá confeccionar un programa de inspección con un enfoque basado en el riesgo para supervisar el estado de aeronavegabilidad de la flota de aeronaves que haya en su registro".

En el caso de que la aeronave sea gestionada por una organización española, la aeronave con matrícula extranjera podría ser supervisada como producto de la organización.



# Procedimiento alta/modificación usuarios

Se habla de apoderamiento pero no se ha indicado si su uso debe ser continuado o basta con hacerlo una única vez. ¿podéis aclarar este aspecto? ¿sería suficiente con presentarlo la primera vez al servicio o hay que indicar cada vez que actúas como representante y además que hay que adjuntar el documento que apodera al que solicita?



¿Es necesario cada vez que se utilice la sede para mandar algún documento, adjuntar los poderes en el apartado de acreditación de representación?

No es necesario que se aporte con cada solicitud, se aporta una vez y ya lo registramos en la base de datos

¿Entonces sería aceptable que pudieran firmar la solicitud el CAMO Postholder o el responsable del PM si poseen apoderamiento?

Sí, siempre que posea apoderamiento. De acuerdo con el artículo 5, apartado 3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, "para formular solicitudes, presentar declaraciones responsables o comunicaciones, interponer recursos, desistir de acciones y renunciar a derechos en nombre de otra persona, deberá acreditarse la representación."



<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/alta-y-modificacion-de-datos-societarios-de-administrados-entorno-sipa>



# Otras preguntas

¿Todo lo que hace referencia a AOC se podría o se va a hacer extensivo a COE?

Respuesta por parte de la **División de Aprobaciones y Estandarización de Operaciones Aéreas**: el COE está sujeto a regulación nacional y el operador COE no tiene que estar certificado CAMO.

En el caso de que os lleguen manuales copiados de otro operador, sería bueno que informaseis a la organización "copiada" de que ha pasado eso con objeto de que se tomen medidas

Se ha hecho consulta con la Asesoría Jurídica de AESA y se confirma que, al tratarse de documentos que carecen de derechos de autor o "copyright", no pueden denunciarse ni podemos informar a la organización a la que supuestamente se ha copiado.



# Lo más interesante

Es importante estar al día de la situación actual en relación a los temas tratados. Las Jornadas proporcionan una visión perfecta.

Cambios normativos.

El foro común de consultas de los participantes y respuestas directas de AESA aclaran muchas dudas que surgen en el día a día.



La información actualizada que se facilita y la accesibilidad de AESA para resolver dudas.

La variedad de temas tratados y la explicación de los procedimientos internos que muchas veces no somos capaces de entender desde el lado del operador.

La información sobre la Opinión 4/2021.





# Contacta con nosotros



Tu consulta será atendida a la mayor brevedad posible en los siguientes buzones:

[camo.aesa@seguridadaerea.es](mailto:camo.aesa@seguridadaerea.es)

[acam-arc.aesa@seguridadaerea.es](mailto:acam-arc.aesa@seguridadaerea.es)

[programant.aesa@seguridadaerea.es](mailto:programant.aesa@seguridadaerea.es)



Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de Aeronavegabilidad (CAMO Parte CAMO):

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/organizaciones/organizacion-de-gestion-de-la-aeronavegabilidad-camo>

Certificado de revisión de aeronavegabilidad:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/otros/certificado-de-revision-de-aeronavegabilidad>

ACAM:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/otros/inspecciones-acam>

Gestión de Discrepancias (SIPA):

<https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/gesti%C3%B3n-de-discrepancias-de-procesos-de-inspecci%C3%B3n>



AESA  
Paseo de la Castellana, 112  
28046 Madrid





GRACIAS

