

GUÍA DE ACEPTACIÓN DE PERSONAL

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	FECHA DE APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	28/10/2024	Edición inicial. - Cambio en la codificación de procedimientos, formatos y guías según SIG-GD-P01-ITR01, por lo que la edición pasa a ed. 01. - Sustituye al Procedimiento G-DAEA-CAMO-04. - Ver los cambios concretos en el apartado 6.
02	21/01/2026	Introducción de los cargos correspondientes al Sistema de Gestión de Seguridad de la Información
03	07/08/2026	Ver apartado 6. <i>*Los cambios incorporados respecto a la anterior edición del procedimiento están marcados en azul.</i>

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
LSA	Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.
RIA	Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección Aeronáutica.
LPAC	Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
REAL DECRETO 203/2021	Real Decreto 203/2021, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de actuación y funcionamiento del sector público por medios electrónicos.
REAL DECRETO 750/2014	Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.
ORDEN FOM/2140/2005	Orden FOM/2140/2005, de 27 de junio, por la que se regulan los encargos a realizar por la Sociedad Estatal de Enseñanzas Aeronáuticas Civiles, S.A. para la ejecución de actuaciones materiales propias de la inspección aeronáutica.
BR	Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo.
REGLAMENTO (UE) N.º 1321/2014	Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión de 26 de noviembre de 2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.
REGLAMENTO (UE) N.º 965/2012	Reglamento (UE) N.º 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
REGLAMENTO (UE) N.º 2018/395	Reglamento (UE) N.º 2018/395 de la Comisión de 13 de marzo de 2018 por el que se establecen normas detalladas para la operación de globos en virtud del Reglamento (CE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo.
REGLAMENTO (UE) N.º 2018/1976	Reglamento (UE) N.º 2018/1976 de la Comisión de 14 de diciembre de 2018 por el que se establecen normas detalladas para la operación de planeadores en virtud del Reglamento (CE) N.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo.
REGLAMENTO (UE) 2015/640	Reglamento (UE) 2015/640 de la Comisión de 23 de abril de 2015 sobre especificaciones adicionales de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 965/2012.
REGLAMENTO (CE) N.º 1008/2008	Reglamento (CE) N.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la comunidad.
REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/203	Reglamento de ejecución (UE) 2023/203 de la Comisión de 27 de octubre de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos relativos a la gestión de los riesgos relacionados con la seguridad de la información.
REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2022/1645	Reglamento Delegado (UE) 2022/1645 de la Comisión de 14 de julio de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos relativos a la gestión de los riesgos relacionados con la seguridad de la información que puedan repercutir sobre la seguridad aérea destinados a las organizaciones contempladas en los Reglamentos (UE) n.º. 748/2012 y (UE) n.º. 139/2014 de la Comisión.

(*) En todas las referencias anteriores se aplica la última edición en vigor. Por otro lado, se omiten las referencias a las Decisiones del Director Ejecutivo de EASA, que publican los medios aceptables de cumplimiento y material guía aplicables a los reglamentos de la Unión Europea, entendiéndose que aplican todas las Decisiones publicadas en la web oficial de EASA.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
ACAM	SUPERVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA DE AERONAVES
ARC	CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (<i>AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE</i>)
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO
ATO	ORGANIZACIÓN DE FORMACIÓN APROBADA
CAME	MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
CRP	PERSONA RESPONSABLE COMÚN (<i>COMMON RESPONSIBLE PERSON</i>)
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DSA	DIRECCIÓN DE SEGURIDAD DE AERONAVES
DR	DIRECTOR RESPONSABLE
DTO	ORGANIZACIÓN DE FORMACIÓN DECLARADA
EASA	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA
EWIS	ELECTRICAL WIRING INTERCONNECTION SYSTEM
FTS	FUEL TANK SAFETY
LSA	LEY DE SEGURIDAD AÉREA (LEY 21/2003)
PRA	PERSONAL DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
RCC	RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD
RD	REAL DECRETO
REG	REGLAMENTO
RIA	REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA (REAL DECRETO 98/2009)
RS	RESPONSABLE DE SEGURIDAD
RSI	RESPONSABLE DE SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN
SIPA	SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROCESOS AERONÁUTICOS

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN.....	6
2.	OBJETO Y ALCANCE.....	7
3.	DEFINICIONES.....	7
4.	CARGOS RESPONSABLES.....	8
4.1.	Director Responsable (DR) - CAMO.A.305(a).....	8
4.2.	Responsable/s de Aeronavegabilidad - CAMO.A.305(a)(3).....	8
4.2.1.	<i>Posición en la organización.....</i>	8
4.2.2.	<i>Formación básica.....</i>	8
4.2.3.	<i>Formación específica.....</i>	8
4.2.4.	<i>Experiencia.....</i>	10
4.2.5.	<i>Evaluación y aceptación.....</i>	11
4.3.	Responsable de Control de Conformidad (RCC) - CAMO.A.305(a)(4).....	11
4.4.	Responsable de Seguridad (RS) - CAMO.A.305 (a)(5).....	11
4.5.	Responsable de Seguridad de la Información (RSI) – CAMO.A.200A.....	11
4.6.	Persona Responsable Común (CRP) – CAMO.A.200A.....	12
4.7.	Responsable de Gestión de Aeronavegabilidad Continuada - CAMO.A.305(b)(2).....	12
4.7.1.	<i>Posición en la organización.....</i>	12
4.7.2.	<i>Formación básica.....</i>	12
4.7.3.	<i>Formación específica.....</i>	12
4.7.4.	<i>Experiencia.....</i>	12
4.7.5.	<i>Evaluación y aceptación.....</i>	13
4.8.	Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad (PRA) - CAMO.A.305(e).....	13
4.8.1.	<i>Posición en la organización.....</i>	13
4.8.2.	<i>Formación básica.....</i>	13
4.8.3.	<i>Formación específica.....</i>	14
4.8.4.	<i>Experiencia.....</i>	15
4.8.5.	<i>Supervisión del PRA.....</i>	15
4.8.6.	<i>Validez de la autorización como PRA.....</i>	16
4.8.7.	<i>Aceptación del PRA.....</i>	16
4.9.	Personal de emisión de autorizaciones de vuelo.....	17
4.10.	Personal de extensión de ARC - CAMO.A.305(f).....	17
4.11.	Personal cualificado de asistencia al PRA - AMC1 CAMO.A.320.....	17
5.	REQUISITOS ADICIONALES.....	18
5.1.	Aceptación de organizaciones para impartir cursos de familiarización de aeronaves.....	18
5.2.	Aceptación de cursos de formación.....	18
5.3.	Experiencia.....	19
5.4.	Relación contractual con la organización.....	19
6	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN.....	20

1. INTRODUCCIÓN

Esta guía se elabora en desarrollo a lo establecido en los puntos normativos M.B.102(d), ML.B.102(d), T.B.102 y CAMO.B.200(a)(1) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, *sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas*; que establecen que la autoridad competente deberá fijar procedimientos que detallen cómo se cumplen los requisitos aplicables.

Según el punto normativo CAMO.A.305, las Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO) aprobadas de acuerdo con el Anexo Vc al Reglamento (UE) n.º 1321/2014, deberán nombrar a un Director Responsable, que garantizará la disponibilidad de todos los recursos necesarios para gestionar la aeronavegabilidad para respaldar el certificado de aprobación de la organización. Entre sus responsabilidades se encuentra la designación de personal suficiente y adecuado para el correcto desarrollo de las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

La persona o personas designadas deberán poder demostrar conocimientos, antecedentes y experiencia satisfactoria pertinentes en relación con la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y demostrar un conocimiento práctico del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. Durante la evaluación de la solicitud de aprobación presentada por la organización, AESA comprobará que se cumplen los requisitos normativos aplicables.

Todos los registros que avalen el cumplimiento con los requisitos aplicables, tanto de formación como de experiencia, deben **acreditarse documentalmente junto con la solicitud**, mediante originales o copias compulsadas. En lo que se refiere a la presentación de originales, excepcionalmente, cuando la relevancia del documento lo exija o existan dudas derivadas de la calidad de la copia, AESA podrá solicitar de manera motivada el cotejo de las copias aportadas por el interesado, para lo que se podrá requerir la exhibición del documento o de la información original.

La organización CAMO deberá proveer los medios para que el procedimiento de evaluación de cargos propuestos se desarrolle en su totalidad en la **lengua castellana**, de acuerdo con el artículo 15 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del *Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*.

En el caso de que la persona propuesta ocupe **otros puestos de responsabilidad** o similares en la organización, tenga una **relación laboral con otra empresa** y/o esté inscrito en el Régimen Especial de Trabajadores **Autónomos** y ejerza como tal, dicha situación deberá presentarse como evidencia de documentación adicional junto con la solicitud. Se deberá documentar, al menos, la siguiente información:

- Nombre de la organización.
- Tipo de organización y alcance.
- Detalle de localizaciones de la organización.
- Plan de horas/hombre y horas dedicadas en cada organización.

Estos parámetros se consideran un apoyo para conocer la disponibilidad y la relación del candidato con la organización, y así facilitar el proceso de evaluación por parte del equipo actuario.

En el caso de que el personal propuesto sea **extranjero**, se deberá disponer de NIE.

Si la CAMO forma parte de una agrupación empresarial de compañías aéreas y es contratada por algún operador que forma parte de esta, de conformidad con el punto M.A.201(ea), deberá garantizarse que todo el personal nominado de la CAMO pertinente tenga conocimientos suficientes de la lengua común que se acuerde, por ejemplo, el inglés.

Tras la eliminación de los Formatos 4 con la Parte CAMO, la aceptación de los cargos responsables por parte de AESA se efectuará mediante la aprobación del CAME.

2. OBJETO Y ALCANCE

La presente guía tiene por objeto orientar respecto a los **requisitos mínimos de formación y experiencia** que debe cumplir el **personal responsable** de una organización CAMO, de acuerdo con el Anexo Vc al Reglamento (UE) nº 1321/2014.

Su alcance está limitado a aquellas organizaciones supervisadas por AESA, de acuerdo con CAMO.A.105.

3. DEFINICIONES

Además de las definiciones dispuestas en el artículo 2 al Reglamento (UE) nº 1321/2014 y en el artículo 3 del Reglamento (UE) 2018/1139, se tendrán en cuenta las siguientes:

- **Equipo de actuación:** se utiliza esta denominación para designar al conjunto de personas que realiza una actuación de inspección en relación con el solicitante/inspeccionado, que vaya a ser documentada en una única Diligencia de Actuación o Parte Técnico y posteriormente, de forma general, en un único Dictamen Técnico o Acta de Inspección, con independencia de otras actuaciones relacionadas con el solicitante/inspeccionado.
- **Solicitante:** se utilizará este término genérico para referirse tanto a personas como a organizaciones durante los procedimientos en los que aquellos solicitan la emisión de certificados, licencias, autorizaciones y aprobaciones.

4. CARGOS RESPONSABLES

4.1. Director Responsable (DR) - CAMO.A.305(a)

La evaluación del cargo de Director Responsable se llevará a cabo en el marco del procedimiento **DSA-SG-P01**, de *Aprobación del Sistema de Gestión*. Ver la guía **DSA-SG-P01-GU02**, de *Evaluación de Cargos Responsables*, dependiente de dicho procedimiento.

Si la organización dispone o solicita únicamente la aprobación como CAMO, el Director Responsable sólo tendrá que demostrar cumplimiento con los requisitos del Anexo Vc (Parte CAMO) al Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

4.2. Responsable/s de Aeronavegabilidad - CAMO.A.305(a)(3)

4.2.1. Posición en la organización

Será responsable de garantizar que la organización cumpla en todo momento con los requisitos aplicables en materia de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, revisión de la aeronavegabilidad y autorización de vuelo de los anexos I (Parte M), Va (Parte T), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO) al Reglamento (UE) n.º 1321/2014, según aplique.

De acuerdo con CAMO.A.305(ba), si la CAMO forma parte de una única agrupación empresarial y es contratada por alguno de los operadores de esta según M.A.201(ea), el Responsable de Aeronavegabilidad nominado no podrá ser empleado en una organización de mantenimiento Parte 145 **contratada**, a menos que la organización lo justifique adecuadamente, acompañe la solicitud con un análisis de gestión de riesgos y/o aplique las medidas mitigadoras pertinentes, y el equipo de actuación de AESA lo considere aceptable.

4.2.2. Formación básica

Será aceptable la siguiente formación básica:

- Ingeniería, Graduado o Ingeniería Técnica Aeronáutica o Aeroespacial u otra titulación universitaria en ingeniería (mecánica, electrónica, electricidad, etc.) relacionada con el mantenimiento y/o la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; o técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional a evaluar por el equipo actuario. [AMC1 CAMO.A.305(c), letra (e)].

Este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia, adicionales a los 5 años requeridos en el apartado 2.2.4. Para que estos años de experiencia adicionales sean considerados como aceptables, deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con la gestión de aeronavegabilidad continuada y/o la vigilancia de tales tareas.

4.2.3. Formación específica

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- En el caso de que la CAMO gestione aeronaves que operen bajo el Reglamento (CE) 1008/2008, conocimiento de las **especificaciones operacionales** de los titulares de los Certificados de Operador Aéreo (AOC) [AMC1 CAMO.A.305(c), letras (b)(ii) y (b)(iii)]:
 - Contenido de las partes relevantes de los Manuales de Operaciones, incluyendo MEL.
 - Aprobaciones operacionales solicitadas o concedidas.
 - Registro técnico de los operadores.
 - Sistema de Gestión de los operadores.
 - Procedimientos comunes con los operadores como, por ejemplo, la degradación y actualización del estado de la aeronave en Cat II/III o ETOPS, la comunicación tripulaciones/mantenimiento en el Log Book y las responsabilidades de unos y otros en los aspectos comunes que deban estar reflejados en los Manuales de Operaciones, como el tratamiento de la MEL, etc.
- Para otras operaciones, conocimiento de los **requisitos y procedimientos operacionales** [AMC1 CAMO.A.305(c), letra (b)(i)].
- Conocimientos en **Factores Humanos** [AMC1 CAMO.A.305(c), letra (c)(i)] y **Sistemas de Gestión** basados en requisitos europeos (incluyendo la supervisión del cumplimiento) y el Anexo 19 de OACI [AMC1 CAMO.A.305(c), letra (c)(ii)]. Ver AMC3 CAMO.A.305(g), GM1 CAMO.A.305(g) y GM2 CAMO.A.305(g).
- Conocimientos del **manual CAME** de la organización [AMC1 CAMO.A.305(c), letra (f)].
- **Cursos de formación de aeronaves** de una muestra relevante de los tipos gestionados por la CAMO, entendiéndose como muestra relevante que estos cursos cubran las aeronaves típicas y los sistemas de aeronaves que están dentro del alcance del trabajo solicitado. Estos cursos deben ser al menos equivalentes a los cursos de Familiarización General requeridos en la Parte 66, Apéndice III, nivel 1 y, pueden ser impartidos por una organización Parte 147, fabricante o cualquier otra organización de las indicadas en el anexo I a esta guía. [AMC1 CAMO.A.305(c), letra (g)].

En el caso de que la CAMO gestione globos y/o aeronaves de 2730Kg MTOM o menos, los cursos mencionados en el párrafo anterior pueden ser sustituidos por una demostración de **conocimientos** ante AESA, ya sea mediante evidencias documentadas o una entrevista realizada por el equipo actuario.

- Conocimientos de **métodos de mantenimiento** (AMC1 CAMO.A.305(c), letra (h)).
- Conocimientos sobre la **reglamentación**, según aplique (AMC1 CAMO.A.305(c), letra (i)):
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo I (Parte M).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo II (Parte 145).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo Va (Parte T).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo Vb (Parte ML).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo Vc (Parte CAMO).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo Vd (Parte CAO).
 - Reglamento (UE) n.º 965/2012.
 - Reglamento (UE) n.º 2015/640 Anexo I (Parte 26).

- Reglamento (UE) n.º 748/2012 Anexo I (Parte 21) y/o Anexo Ib (Parte 21 Light).
- Real Decreto 750/2014, si la CAMO gestionase aeronaves con Certificado de Tipo EASA que realicen operación mixta (TAE.AER.GEN.100) o exclusiva (TAE.AER.GEN.200), según el propio Real Decreto.
- Si se gestionan aeronaves según la Parte T, legislaciones aplicables de los terceros países en los que estén matriculadas las aeronaves.
- Cursos de formación en AMC 20-22 “Electrical Wiring Interconnection System” (EWIS), AMC 20-20 ‘Continuing Structural Integrity Programme’ o ‘Critical Design Configuration Control’ (CDCCL); en caso de aplicar. [AMC4 CAMO.A.305(g), letra (a)].
- Cursos de formación en “**Fuel Tank Safety**” Fase 1, Fase 2 y “Continuation training” según Appendix III to AMC4 CAMO.A.305(g) si va a gestionar aeronaves con las siguientes características [AMC4 CAMO.A.305(g), letra (b)]:
 - Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11/RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25) y certificados después del 1 de enero de 1958, con una capacidad máxima de pasajeros certificada de 30 o más o una masa máxima certificada de 7500 libras (3402 kg) de carga o más; y/o
 - Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11/RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25), que contiene la enmienda 1 de la CS-25 o posterior en sus bases de certificación.
- Si aplica, conocimientos y/o cursos de formación en análisis estadístico, métodos de fiabilidad y metodología aplicable para el desarrollo de Programas de Mantenimiento. [AMC4 CAMO.A.305(g), letra (d)].
- Si aplica, conocimientos en acuerdos bilaterales con otras autoridades.
- Si la CAMO forma parte de una agrupación empresarial de compañías aéreas y es contratada por algún operador que forma parte de esta, de conformidad con el punto M.A.201(ea), formación en políticas y procedimientos, responsabilidades, obligaciones, funciones y ámbitos de interacción; vías de comunicación con el operador; y en procedimientos específicos del operador, tales como procedimientos operativos, utilización de software a medida, uso del sistema de registro técnico de la aeronave y disposiciones en materia de interoperabilidad.

4.2.4. **Experiencia**

Al menos 5 años de experiencia laboral *relevante* (desempeñando puestos de responsabilidad en la industria), de los cuales, al menos 2 años deberán ser en la industria aeronáutica en un *puesto apropiado*. Se considerará como un *puesto apropiado* aquel en el que se haya adquirido experiencia relacionada con la aeronavegabilidad continuada de aeronaves, incluyendo su supervisión. [AMC1 CAMO.A.305(c), letras (a) y (d)].

4.2.5. Evaluación y aceptación

La comprobación del cumplimiento de los requisitos se realizará mediante el análisis de los registros acreditativos presentados y mediante una entrevista física en la que se evaluarán dichos requisitos y la idoneidad para el puesto a desempeñar.

En caso de que exista la posibilidad de incompatibilidad debido a que el cargo propuesto lleva a cabo actividades en diferentes organizaciones, ya sean del sector aeronáutico o no, se solicitará la vida laboral del cargo propuesto y el plan de horas/hombre de cada una de las actividades y se evaluará la compatibilidad en base a estas.

4.3. Responsable de Control de Conformidad (RCC) - CAMO.A.305(a)(4)

La evaluación del cargo de Responsable de Control de Conformidad se llevará a cabo en el marco del procedimiento **DSA-SG-P01**, de *Aprobación del Sistema de Gestión*. Ver la guía **DSA-SG-P01-GU02**, de *Evaluación de Cargos Responsables*, dependiente de dicho procedimiento.

Si el RCC propuesto desempeña su responsabilidad exclusivamente en la CAMO, sólo tendrá que demostrar cumplimiento con los requisitos del Anexo Vc (Parte CAMO) al Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

El cargo de RCC de CAMO es incompatible con el de Responsable de Aeronavegabilidad [CAMO.A.305(a)(4)] y de Responsable de Gestión de Aeronavegabilidad Continuada [CAMO.A.305(b)(2)]. Ver AMC1 CAMO.A.305(a)(4);(a)(5), letra (c).

4.4. Responsable de Seguridad (RS) - CAMO.A.305 (a)(5)

La evaluación del cargo de Responsable de Seguridad se llevará a cabo en el marco del procedimiento **DSA-SG-P01**, de *Aprobación del Sistema de Gestión*. Ver la guía **DSA-SG-P01-GU02**, de *Evaluación de Cargos Responsables*, dependiente de dicho procedimiento.

Si el RS propuesto desempeña su responsabilidad exclusivamente en la CAMO, sólo tendrá que demostrar cumplimiento con los requisitos del Anexo Vc (Parte CAMO) al Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

4.5. Responsable de Seguridad de la Información (RSI) – CAMO.A.200A

La evaluación del cargo de Responsable de Seguridad de la Información se llevará a cabo en el marco del procedimiento **DSA-SG-P01**, de *Aprobación del Sistema de Gestión*.

Ver la guía **DSA-SG-P01-GU02**, de *Evaluación de Cargos Responsables*, dependiente de dicho procedimiento.

4.6. Persona Responsable Común (CRP) – CAMO.A.200A

La evaluación del cargo de la Persona Responsable Común, en el caso de que exista, se llevará a cabo en el marco del procedimiento **DSA-SG-P01**, de *Aprobación del Sistema de Gestión*.

Ver la guía **DSA-SG-P01-GU02**, de *Evaluación de Cargos Responsables*, dependiente de dicho procedimiento.

4.7 Responsable de Gestión de Aeronavegabilidad Continuada - CAMO.A.305(b)(2)

Este cargo responsable es requerido únicamente para organizaciones CAMO que forman parte de una compañía aérea con Certificado de Operador Aéreo (AOC) con licencia bajo el Reglamento (CE) 1008/2008 o que, formando parte de una agrupación empresarial, la CAMO esté contratada por alguno de los operadores de la agrupación que posee un AOC con licencia bajo el Reglamento (CE) 1008/2008.

4.7.1 Posición en la organización

Será responsable de la gestión y supervisión de las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

Según el propio punto CAMO.A.305(b)(2), esta persona no podrá ser empleada en una organización de mantenimiento Parte 145 **contratada**, a menos que la organización lo justifique adecuadamente, acompañe la solicitud con un análisis de gestión de riesgos y/o aplique las medidas mitigadoras pertinentes, y el equipo de actuación de AESA lo considere aceptable. Esta restricción no aplica en el caso en que la organización de mantenimiento Parte 145 y la compañía aérea con licencia de acuerdo con el Reglamento (CE) 1008/2008 sean la misma organización.

4.7.2 Formación básica

Será aceptable la formación básica detallada en el apartado 4.2.2.

4.7.3 Formación específica

Será aceptable la formación específica detallada en el apartado 4.2.3.

4.7.4 Experiencia

Al menos 5 años de experiencia laboral *relevante* (desempeñando puestos de responsabilidad en la industria), de los cuales al menos 2 años deberán ser en la industria aeronáutica en un puesto apropiado. Para este cargo, se requiere que la persona propuesta haya desempeñado **puestos de responsabilidad** sobre el control y la gestión del mantenimiento de productos aeronáuticos, bien como Responsable de Mantenimiento, Director Técnico o como Responsable de Aeronavegabilidad o similar en una CAMO, o en puestos dependientes de estos, con responsabilidades claramente asignadas.

4.7.5 Evaluación y aceptación

La evaluación y aceptación del cargo se realizará según se detalla en el apartado 4.2.5.

4.8 Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad (PRA) - CAMO.A.305(e)

4.8.1 Posición en la organización

Según el punto CAMO.A.310(a)(4), el PRA deberá tener un puesto dentro de la organización con las responsabilidades correspondientes y, para garantizarlo, la CAMO deberá evaluar si pudiese existir algún posible conflicto de intereses que podría comprometer el desempeño, la precisión o la exhaustividad de una revisión de la aeronavegabilidad de una aeronave concreta. A continuación, se presentan algunos ejemplos de situaciones que podrían dar lugar a conflictos de intereses:

- haber realizado en el tiempo a revisar o estar realizando actualmente tareas de gestión de la aeronavegabilidad continuada en una aeronave que vaya a ser objeto de revisión;
- haber realizado en el tiempo a revisar actividades de mantenimiento en una aeronave que vaya a ser objeto de revisión, salvo las tareas de mantenimiento realizadas durante la inspección física de la aeronave o como consecuencia de los hallazgos detectados durante dicha inspección física;
- encontrarse en una situación en la que los incumplimientos detectados durante la revisión de la aeronavegabilidad puedan estar relacionados con las acciones u omisiones de una persona capaz de influir en el personal encargado de dicha revisión; por ejemplo, a través de relaciones jerárquicas o familiares.

Si se identifica un posible conflicto de intereses, la organización deberá evaluar las posibles implicaciones y los riesgos asociados mediante una **evaluación de riesgos**.

Si el resultado de la evaluación de riesgos muestra que los riesgos identificados no pueden reducirse a un nivel aceptable mediante medidas de mitigación, no podrá ser propuesto como PRA para esa aeronave/modelo/tipo concreto.

4.8.2 Formación básica

Será aceptable la siguiente formación básica:

- Ingeniería, Graduado o Ingeniería Técnica Aeronáutica o Aeroespacial u otra titulación universitaria en ingeniería (mecánica, electrónica, electricidad, etc.) relacionada con el mantenimiento y/o la aeronavegabilidad continuada de aeronaves. [AMC1 CAMO.A.310(a), letra (c)]
- Personal con licencia acorde al anexo III (Parte 66) al Reglamento (UE) nº 1321/2014:
 - Categoría B1 o L, en la subcategoría de la aeronave que se revise, o
 - Categoría B2 o C, si tiene un “type rate” en una aeronave del mismo grupo (aeronave con motor de pistón, aeronave con motor de turbina, etc.), o

- Categoría B3, para aeronaves de motor de pistón, no presurizadas y con un MTOW igual o menor a 2000 kg.

En el caso de licencias B1 o B2 con limitaciones, deberá evaluarse cada caso individualmente. Por ejemplo: licencia B1 que sólo incluya motores, pero que no tenga privilegios en “airframe” o “electrical power”, no sería aceptable.

No es necesario cumplir con los requisitos de experiencia de la Parte 66 en el momento de la evaluación.

El requisito de formación básica indicado en los dos puntos anteriores puede ser sustituido por 5 años de experiencia, adicionales a los 5 años requeridos en el punto 2.2.4. Para que estos años de experiencia adicionales sean considerados como aceptables, deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con el mantenimiento de aeronaves, la gestión de aeronavegabilidad continuada y/o la supervisión de tales tareas [CAMO.A.310(d) y AMC1 CAMO.A.310(a), letra (b)].

4.8.3 Formación específica

Se deberá acreditar formación específica mediante **cursos** en las siguientes materias [AMC1 CAMO.A.310(a)(3)]:

- Reglamentación, según aplique:
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo I (Parte M).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo II (Parte 145).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo Va (Parte T).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo Vb (Parte ML).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo Vc (Parte CAMO).
 - Reglamento (UE) n.º 1321/2014 Anexo Vd (Parte CAO).
 - Reglamento (UE) n.º 2015/640 Anexo I (Parte 26).
 - Reglamento (UE) n.º 748/2012 Anexo I (Parte 21) y/o Anexo Ib (Parte 21 Light).
 - Real Decreto 750/2014, si fuesen a realizarse revisiones de aeronavegabilidad a aeronaves con certificado de tipo EASA que realicen operación mixta (TAE.AER.GEN.100) o exclusiva (TAE.AER.GEN.200), según el propio Real Decreto.
- Requisitos y procedimientos operacionales aplicables.
- Partes del manual CAME de la organización aplicables a la revisión de aeronavegabilidad y procedimientos vinculados.
- Aeronaves, de una muestra relevante de los tipos gestionados por la CAMO, entendiéndose como muestra relevante que estos cursos cubran las aeronaves típicas y los sistemas de aeronaves que están dentro del alcance del solicitado. Estos cursos deben ser al menos equivalentes a los cursos de Familiarización General requeridos en la Parte 66, Apéndice III, nivel 1 y, pueden ser impartidos por una organización Parte 147, organizaciones propietarias de certificados de tipo de aeronaves o cualquier otra organización de las indicadas en el apartado 7.1.
- Métodos de mantenimiento.
- [Acuerdos bilaterales con otras autoridades.](#)

- Formación en AMC 20-22 “Electrical Wiring Interconnection System” (EWIS), AMC 20-20 ‘Continuing Structural Integrity Programme’ o ‘Critical Design Configuration Control’ (CDCCL); en caso de aplicar. Ver AMC4 CAMO.A.305(g), letra a.
- Formación en “Fuel Tank Safety” Fase 1, Fase 2 y “Continuation training” según Appendix III to AMC4 CAMO.A.305(g), si en el alcance del PRA se incluyen aeronaves con las siguientes características:
 - Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11/RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25) y certificados después del 1 de enero de 1958, con una capacidad máxima de pasajeros certificada de 30 o más o una masa máxima certificada de 7500 libras (3402 kg) de carga o más; y/o
 - Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11/RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25), que contiene la enmienda 1 de la CS-25 o posterior en sus bases de certificación.

Y deberá demostrarse conocimientos apropiados de Factores Humanos y Sistemas de Gestión [CAMO.A.305(g)].

4.8.4 Experiencia

Al menos 5 años de experiencia en [mantenimiento de la aeronavegabilidad](#), incluyendo distintas combinaciones de tareas relacionadas con el mantenimiento de aeronaves, la gestión de la aeronavegabilidad o la supervisión de esas tareas. [CAMO.A.310(a)(1)].

4.8.5 Supervisión del PRA

4.8.5.1 Supervisión de nuevo PRA por parte de AESA

El Personal de Revisión de Aeronavegabilidad, antes de recibir la aceptación por parte de AESA, deberá completar a satisfacción de la autoridad una revisión de aeronavegabilidad bajo supervisión, de acuerdo con el requisito CAMO.A.310(c). Con carácter previo a la supervisión, deberán existir en el CAME los procedimientos adecuados de la organización para la realización de revisiones de aeronavegabilidad.

La supervisión se realizará durante el proceso de aprobación inicial de la CAMO o a través de una solicitud de modificación de la organización (en caso de incorporar nuevo personal de revisión de aeronavegabilidad o modificar sus facultades).

Personal del equipo actuario de AESA podrá estar presente durante la inspección documental e inspección física de la aeronave para asegurar que la revisión de aeronavegabilidad efectuada está en conformidad con CAMO.A.320, pudiendo realizarse por parte de AESA los muestreos que se consideren oportunos.

NOTA: Se podrá reducir la presencia del personal de AESA (a criterio del equipo actuario) durante los procesos repetitivos de supervisión que forman parte de la inspección documental. Por ejemplo: comprobación de Directivas de Aeronavegabilidad, tareas del programa de mantenimiento, etc.

4.8.5.2 Supervisiones de PRA por parte de AESA para ampliación de alcance de flotas

Como norma general, una vez superada una primera supervisión llevada a cabo por AESA, no se repetirá el proceso íntegro de supervisión, limitándose a realizar una **supervisión modulada** consistente en evaluar las diferencias más significativas. La extensión de la supervisión modulada será definida por el equipo actuario que la efectúe, pudiéndose incluso a prescindir de ella.

La supervisión modulada o la omisión de esta solo será aplicable para ampliaciones de flota de PRA ya aceptado dentro de una misma CAMO, y siempre que las flotas estén incluidas en un mismo grupo de las agrupaciones de aeronaves establecidas en el Apéndice I de la Parte 66.

4.8.5.3 Supervisiones de PRA por parte de la CAMO

AESA podrá autorizar a la organización a realizar sus propias supervisiones de PRA. Para ello, la organización deberá contar con un procedimiento específico aprobado en su manual CAME y haber designado a, al menos, un PRA supervisor (apartado 5.2 del CAME). El PRA supervisor autorizado por AESA podrá ser quien lleve a cabo la supervisión de la realización satisfactoria de una revisión de la aeronavegabilidad por un PRA propuesto.

Para la aceptación de un nuevo PRA o ampliar el alcance de un PRA previamente aceptado siguiendo el procedimiento de delegación en un PRA supervisor, junto con la solicitud de modificación de la organización que se debe enviar a AESA, se deberá adjuntar un informe en el que se detalle el proceso llevado a cabo en la revisión de aeronavegabilidad bajo supervisión [AMC1 CAMO.A.310(c)].

4.8.6 Validez de la autorización como PRA

Para mantener la validez de la autorización, dicho personal deberá (AMC1 CAMO.A.310(d)):

- Haber estado involucrado en actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad al menos durante 6 meses en cada periodo de 2 años, o
- Haber realizado al menos una revisión de la aeronavegabilidad en los últimos 12 meses.

En el caso de perder la validez de una autorización como PRA y con el fin de restablecerla, el personal de revisión de la aeronavegabilidad deberá realizar una revisión de aeronavegabilidad bajo la supervisión de la autoridad competente (apartado 4.6.5.1) o de un PRA supervisor (apartado 4.6.5.3), si la organización cuenta con un procedimiento aprobado para ello.

4.8.7 Aceptación del PRA

La aceptación del Personal de Revisión de la aeronavegabilidad por parte de AESA se formalizará con la aprobación del CAME [AMC1 CAMO.A.310(c)], que deberá contener una lista nominativa del personal de revisión de aeronavegabilidad, dándose una referencia distinta para cada una de las personas aceptadas como PRA dentro de la organización CAMO. Estas referencias serán aportadas por AESA durante el proceso de evaluación de la organización y tendrán el formato ES.CM.XX.RA.XXX.

4.9 Personal de emisión de autorizaciones de vuelo

Los requisitos que cumplir por el personal que emite las autorizaciones de vuelos serán los mismos que los detallados para el personal de revisión de la aeronavegabilidad (PRA) en el apartado 4.6.

Durante la evaluación del personal propuesto se deberá hacer hincapié en sus conocimientos en aeronavegabilidad inicial.

Su aceptación por parte de AESA se formalizará con la aprobación del CAME, que deberá contener en su apartado 5.2 una lista nominativa del personal de revisión de la aeronavegabilidad, especificando su atribución para la emisión de autorizaciones de vuelo.

4.10 Personal de extensión de ARC - CAMO.A.305(f)

No existen requisitos específicos para este personal.

El Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad (PRA) deberá tener conocimientos suficientes sobre el proceso de prórroga incluido en el apartado 4.7 del CAME y tener acceso a la información necesaria para garantizar que pueda verificar que se cumplen las condiciones para prorrogar un certificado de revisión de aeronavegabilidad, tal y como se especifica en el punto M.A.902, letra b), o ML.A.902, letra b), según proceda.

Podría requerirse su evaluación/entrevista si el personal del equipo de evaluación de AESA lo considera necesario.

Su aceptación por parte de AESA se formalizará con la aprobación del CAME [GM1 CAMO.A.305(f)], que deberá contener en su apartado 5.2 una lista nominativa del personal extensor de los certificados de revisión de la aeronavegabilidad [CAMO.A.300(a)(5)], dándose una referencia distinta para cada una de las personas aceptadas dentro de una misma organización CAMO. Estas referencias serán aportadas por AESA durante el proceso de evaluación de la organización y tendrán el formato ES.CM.XX.PE.XXX.

4.11 Personal cualificado de asistencia al PRA - AMC1 CAMO.A.320

Los requisitos que cumplir por el personal cualificado de asistencia al personal de revisión de la aeronavegabilidad (PRA) serán los mismos que los detallados para el PRA en el apartado 4.6.

Podría requerirse su evaluación/entrevista si el personal del equipo de evaluación de AESA lo considera necesario.

Su aceptación por parte de AESA se formalizará con la aprobación del CAME [GM1 CAMO.A.305(f)], que deberá contener en su apartado 5.2 una lista nominativa del cualificado de asistencia al personal de revisión de la aeronavegabilidad (PRA), pudiéndose dar, si así lo desea la organización, una referencia distinta para cada una de las personas aceptadas dentro de una misma organización CAMO. Estas referencias no serán aportadas por AESA durante el proceso de evaluación de la organización.

5. REQUISITOS ADICIONALES

5.1 Aceptación de organizaciones para impartir cursos de familiarización de aeronaves

Para poder ser aceptadas por AESA para impartir cursos de familiarización de aeronaves, las organizaciones distintas de las aprobadas según la Parte 147 y de las propietarias de diseños de tipo de aeronaves, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Ser centro de mantenimiento Parte 145 o Parte CAO con habilitación para el modelo de aeronave para el cual se pretende impartir el curso.
 - o Sería aceptable que el curso de familiarización lo impartiese una organización de gestión, Parte CAMO o Parte CAO, siempre que el personal que lo imparta cuente con experiencia acreditada [en mantenimiento de la aeronavegabilidad](#) en dicho modelo de aeronave.
- b) Disponer de instalaciones adecuadas y del material necesario para impartir las clases.
- c) Disponer de acceso a la aeronave del curso durante su realización, y que parte del curso [incluya](#) una [parte de](#) instrucción práctica.
- d) Disponer de la documentación técnica necesaria para impartir el curso.
- e) Disponer de personal adecuado para realizar la instrucción [práctica](#) que posea licencia de mantenimiento con habilitación B1 y B2 para la aeronave sobre la que se imparte el curso. [En el caso en que el curso lo impartiese una organización de gestión, Parte CAMO o Parte CAO, excepcionalmente, podría considerarse aceptable que la instrucción práctica la impartiese personal sin licencia de mantenimiento.](#)

Los cursos deberán ajustarse a los requisitos establecidos para el nivel 1 en el Apéndice III - “Aircraft type training and examination standard - On the job training” de la Parte 66.

No será necesario realizar una aceptación explícita de la organización ni de cada curso. Esta se considerará implícita con la aceptación formal del personal mediante la aprobación de la memoria de la organización y tras la comprobación de los requisitos anteriores.

NOTA: estos cursos no se consideran válidos para la obtención de una licencia Parte 66.

5.2 Aceptación de cursos de formación

Aunque realmente es durante las entrevistas a los cargos nominados cuando se evalúan los conocimientos en cierta materia, un curso de formación que reúna las siguientes características podría ser aceptado como medio para acreditar el conocimiento requerido en cada caso:

- Emitido por una persona u organización que haya demostrado conocimientos y experiencia en la materia a impartir.
- Deberá incluir el detalle de la fecha, las horas de duración, el personal instructor y un *syllabus* del curso que detalle la normativa aplicable bajo la que se ha realizado, si aplica.
- En el caso de emitirse de manera electrónica, contará con firma electrónica válida.

5.3 Experiencia

Deberá acreditarse con carácter previo a la aceptación, por medio de certificaciones de empresa y currículum aportado por el interesado, junto a las evidencias documentales que lo soporten.

Se recomienda igualmente la presentación de un informe de vida laboral del personal propuesto.

5.4 Relación contractual con la organización

Existen las siguientes formas aceptables de contratación entre la organización y el cargo propuesto:

1. Contrato entre organización y trabajador por cuenta ajena:
 - **Indefinido**.
 - **De duración determinada** por circunstancias de la producción.
 - **Fijos-discontinuos**.

En términos generales, el número de horas puede especificarse en el contrato o, si no se establece explícitamente en el mismo, serán las del convenio aplicable. Para mecánicos e ingenieros, 40 horas máximas a la semana.

2. Contrato entre organización y trabajador autónomo: la relación entre organización y trabajador se debe formalizar mediante contrato mercantil.
3. Contrato entre organización y otra organización prestadora de servicios: deberá existir un contrato por cada responsable propuesto, en atención a las características personales de ese responsable, haciendo mención en el clausulado del contrato a que esta persona conoce y suscribe mediante su firma la responsabilidad personal y directa que asume ante la organización y ante AESA al aceptar el cargo una vez que son aprobados, e incluyendo todos los requisitos normativos de los reglamentos sectoriales (Reglamento (UE) nº 965/2012, Reglamento (UE) nº 1321/2014, etc.).

En todos los casos, si se considera necesario, se puede solicitar tanto el contrato entre organización y trabajador, como la vida laboral del mismo:

- Los trabajadores autónomos deben estar dados de alta como tales.
- La vida laboral de los empleados por cuenta ajena reflejará el número de horas por las que está contratado por la organización.

De todas formas, se podrá permitir que una organización nomine a un cargo aprobado con el que no tiene una relación contractual en el momento de la solicitud si existe, al menos, aceptación por parte de la persona nominada.

6 CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Principales cambios introducidos en esta edición del documento:

- Se eliminan los conceptos de independencia y total autoridad para el PRA y se introduce la evaluación de riesgos en el caso de posible conflicto de intereses según los cambios en el AMC1 CAMO.A.310(a).
- Se revisan los requisitos para el personal de extensión de ARC según los cambios en el GM1 CAMO.A.305(f).
- Se incluye la figura de personal cualificado de asistencia al personal de revisión de la aeronavegabilidad (PRA) en el nuevo apartado 4.11.
- Se incluye el requisito de conocimientos en acuerdos bilaterales con otras autoridades para algunos cargos.
- Se aclaran los requisitos de las organizaciones de gestión para impartir cursos.