

# Guía de Información al Usuario para la Aprobación de un Programa de Mantenimiento de aeronaves NO EASA



## REGISTRO DE EDICIONES

EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	Edición inicial

CÓDIGO	TÍTULO
RG (UE) 2018/1139	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
RG (UE) 748/2012	REGLAMENTO (UE) NO 748/2012 DE LA COMISIÓN, DE 3 DE AGOSTO DE 2012, POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS DISPOSICIONES DE APLICACIÓN SOBRE LA CERTIFICACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD Y MEDIOAMBIENTAL DE LAS AERONAVES Y LOS PRODUCTOS, COMPONENTES Y EQUIPOS RELACIONADOS CON ELLAS, ASÍ COMO SOBRE LA CERTIFICACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES DE DISEÑO Y DE PRODUCCIÓN
RG (UE) 1321/2014	REGLAMENTO (UE) NO 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
LEY 21/2003 (LSA)	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA
LEY 39/2015 (LPACAP)	LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS
LEY 48/1960 (LNA)	LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA
RD 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
RD 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.
RIA	REAL DECRETO 98/2009, DE 6 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA.
AC-PMTO-P01	PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DE PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO
P-DSA-PGIA-01	PROCEDIMIENTO DE INSPECCION AERONAUTICA

\*En todas las referencias anteriores se aplica la última edición en vigor.



LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AFI	AERONAVES CONSTRUIDAS POR AFICIONADO
ALI	ELEMENTO DE LIMITACIONES DE AERONAVEGABILIDAD (ALI=AIRWORTHINESS LIMITATIONS ITEM)
AMP	PROGRAMA DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE (AMP=AIRCRAFT MAINTENANCE PROGRAMME)
CMR	REQUISITOS DE CERTIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO (CMR=CERTIFICATION MAINTENANCE REQUIREMENT)
CDA	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
COE	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO ESPECIAL
DAH	TITULAR DE LA APROBACION DE DISEÑO (DAH= DESIGN APPROVAL HOLDER)
DSA	DIRECCION DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	AGENCIA DE LA UNION EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AEREA (EASA=EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY)
HEMS	SERVICIO MEDICO DE EMERGENCIA EN HELICOPTERO (HEMS=HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE)
ICA	INSTRUCCIONES DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA (ICA=INSTRUCTIONS OF CONTINUING AIRWORTHINESS)
LLP	COMPONENTE DE VIDA DE SERVICIO LIMITADA (LLP=LIFE LIMIT PART)
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
PIM	PROGRAMA DE INSPECCIÓN MÍNIMO
RD	REAL DECRETO
SB	BOLETIN DE SERVICIO (SB= SERVICE BULLETIN)
SL	NOTA DE SERVICIO (SL=SERVICE LETTER)
SOAP	PROGRAMA DE ANALISIS ESPECTROMETRICO DEL ACEITE (SOAP=SPECTROMETRIC OIL ANALYSIS PROGRAMME)
SPM	SERVICIO DE PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO
TBO	TIEMPO ENTRE REVISIONES (TBO=TIME BETWEEN OVERHAULS)
TC	CERTIFICADO DE TIPO (TC=TYPE CERTIFICATE)
TCDS	HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO DE TIPO (TCDS= TYPE CERTIFICATE DATA SHEET)
TMA	TECNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES
ULM	AERONAVES DE ESTRUCTURA ULTRALIGERA CON MOTOR



## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>5</b>
<b>2.</b>	<b>OBJETO Y ALCANCE</b> .....	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>DEFINICIONES</b> .....	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>TIPO DE AERONAVE</b> .....	<b>7</b>
4.1.	Aeronaves incluidas en el Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 (art. 2.3 (d)) .....	7
4.1.1.	<i>Aeronaves Históricas y Exmilitares</i> .....	7
4.1.2.	<i>Aeronaves construidas por aficionados (AFI) y réplicas de aeronaves Históricas y Exmilitares</i> .....	7
4.1.3.	<i>Aeronaves Ultraligeras (ULM)</i> .....	8
4.1.4.	<i>Globos y Dirigibles</i> .....	8
4.1.5.	<i>Aeronaves Experimentales</i> .....	8
4.2.	Aeronaves NO EASA por operación exclusiva.....	8
<b>5.</b>	<b>PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y APROBACIÓN SEGÚN EL TIPO DE AERONAVE</b> .....	<b>9</b>
5.1.	Programa de Mantenimiento declarativo .....	9
5.1.1.	<i>Contenido del AMP</i> .....	9
5.1.2.	<i>Ampliación puntual de tareas</i> .....	10
5.2.	Programa de mantenimiento de aeronaves NO EASA por operación exclusiva .....	11
<b>6.</b>	<b>SUSPENSIÓN, LIMITACIÓN, REVOCACIÓN Y RENUNCIA DE LA APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO</b> .....	<b>12</b>
6.1.	Suspensión, limitación y revocación .....	12
6.2.	Renuncia .....	12
<b>7.</b>	<b>CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN</b> .....	<b>13</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

El contenido de esta guía está basado en la normativa de referencia aplicable, el Reglamento (UE) 2018/1139, Base de EASA, de 4 de julio de 2018, sobre 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 en particular y su Anexo I y al 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. Para las aeronaves reguladas en dicho Real Decreto, también será de aplicación el Reglamento (UE) 1321/2014, partes M y ML, en los casos que se detallan.

Ante cualquier discrepancia entre la normativa aplicable y ésta guía u otra aplicable, prevalecerá lo establecido en la normativa.

## 2. OBJETO Y ALCANCE

El presente documento tiene por objeto proporcionar los criterios básicos para la elaboración del Programa de Mantenimiento de las aeronaves reguladas en el ANEXO I del Reglamento Base (2018/1139) y de las Aeronaves dedicadas, en exclusiva, a las actividades contempladas en el Real Decreto 750/2014 y para la tramitación administrativa ante AESA de la aprobación inicial o de una modificación del Programa de Mantenimiento de estas últimas.

Pueden dirigir las consultas sobre esta guía y sobre programas de mantenimiento en general al siguiente buzón: [programant.aesa@seguridadaerea.es](mailto:programant.aesa@seguridadaerea.es)

### 3. DEFINICIONES

Se deben considerar las siguientes definiciones:

- **Elementos sujetos a control de tiempo (“time-controlled components”)** El término 'componentes controlados por tiempo' abarca cualquier componente para el cual, después de un período de servicio controlado a nivel de componente de acuerdo con la limitación de aeronavegabilidad especificada, el programa de mantenimiento de la aeronave requiere la retirada periódica de dicho componente para que se realice:
  - el mantenimiento de éste y devolverlo así a una norma especificada
  - la sustitución de subcomponentes del conjunto por otros nuevos
  - o la inspección o prueba del rendimiento del componente
- El **"estado actual"** cuando se refiere a los componentes controlados por tiempo, es el estado actual de cumplimiento con las tareas de mantenimiento periódico requeridas del programa de mantenimiento de la aeronave para ese tipo de componentes. Debe incluir la vida acumulada por los componentes afectados en el parámetro aplicable, según corresponda, desde la última realización del mantenimiento programado especificado en el programa de mantenimiento de la aeronave.
- **Mantenimiento Programado (*Scheduled Maintenance*):** Se refiere únicamente a las tareas de mantenimiento programado.
- **Operación de búsqueda y salvamento:** aquella que se realiza con el objeto de buscar, localizar y rescatar a una persona o personas que se encuentran en un medio anormal, hostil y cuya vida está amenazada si no se le retira de ese medio o si no se le proporciona protección o ayuda, y siempre que no corresponda a una operación de emergencia médica (HEMS). En todo caso, incluso cuando se corresponda con una emergencia médica, se considerará operación de búsqueda y salvamento aquella en que sea necesario el uso de una grúa o en la que la aeronave no pueda posarse adecuadamente sobre el terreno
- **Piezas de vida útil limitada o piezas de vida límite (“life limit part”)** piezas cuya retirada del servicio deberá ser efectuada antes de la limitación de vida obligatoria
- **Programa de mantenimiento (*Maintenance Programme*):** Documento que incluye las tareas de mantenimiento programado, procedimientos asociados a ellas y prácticas de mantenimiento estándar.
- **Programa de inspección mínimo (PIM):** documento elaborado por AESA conteniendo la relación mínima de tareas de mantenimiento aplicables a una aeronave carente de instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

## 4. TIPO DE AERONAVE

Dentro de las aeronaves excluidas de la aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 (ver artículo 2.3.(a) y (d)) y sus Reglamentos de Ejecución, se van a distinguir dos grupos principales de aeronaves en este documento:

1. Las aeronaves incluidas en el Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 (artículo 2.3.(d)).
2. Las aeronaves que se dedican, de forma exclusiva, a las operaciones reguladas por el Real Decreto 750/2014 (artículo 2.3.(a) del Reglamento Base), como son la lucha contra incendios, búsqueda y salvamento, así como las de aduanas, policía, guardacostas u otras similares.

Estas aeronaves podrían pertenecer al anexo I del Reglamento Base por cumplir los requisitos de alguna de las categorías incluidas en dicho anexo o podrían estar reguladas por las Partes M o ML del Reglamento (UE) 1321/2014 si estuvieran también dedicadas a actividades distintas de las reguladas por el RD 750/2014 (operación mixta)

### 4.1. Aeronaves incluidas en el Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 (art. 2.3 (d))

#### 4.1.1. *Aeronaves Históricas y Exmilitares*

Ver Reglamento (UE) 2018/1139, Anexo I, apartado 1. (a) y (d).

Las aeronaves históricas que cumplan los criterios siguientes:

- aeronaves cuyo diseño inicial date de antes del 1 de enero de 1955, y que hayan dejado de producirse antes del 1 de enero de 1975, o
- las aeronaves que tengan una clara importancia histórica, relacionada con:
  - la participación en un acontecimiento histórico notable,
  - un importante adelanto en el desarrollo de la aviación,
  - una importante función desempeñada en las fuerzas armadas de un Estado miembro.

Aeronaves que hayan estado al servicio de fuerzas militares, a menos que sean de un tipo para el que EASA haya adoptado un estándar de diseño.

#### 4.1.2. *Aeronaves construidas por aficionados (AFI) y réplicas de aeronaves Históricas y Exmilitares*

Ver Reglamento (UE) 2018/1139, Anexo I, apartado 1. (c) y (g).

Aeronaves de construcción por aficionados (AFI): Las aeronaves, incluidas las que se suministran en forma de kit que hayan sido construidas o montadas por lo menos en un 51 % por un aficionado o una asociación de aficionados sin ánimo de lucro, para sus propios fines y sin objetivo comercial alguno.

Réplicas de aeronaves históricas y exmilitares: Aeronave construida como reproducción de una aeronave histórica o ex militar cuyo diseño estructural es similar al de la aeronave original.

#### **4.1.3. Aeronaves Ultraligeras (ULM)**

Ver Reglamento (UE) 2018/1139, artículo 2. 8.

Se consideran ultraligeros (ULM) los aerodinos motorizados comprendidos en alguna de las siguientes categorías:

- Categoría A. Aviones terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, cuya velocidad calibrada de pérdida en configuración de aterrizaje no sea superior a 45 nudos (83,34 km/h) y la masa máxima autorizada al despegue no sea superior a:
  - 600 kg para aviones terrestres; o
  - 650 kg para hidroaviones o aviones anfibios.
- Categoría B. Helicópteros terrestres, acuáticos o anfibios que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue no sea superior a:
  - 600 kg para helicópteros terrestres; o
  - 650 kg para helicópteros acuáticos o anfibios.
- Categoría C. Autogiros motorizados que no tengan más de dos plazas para ocupantes, y cuya masa máxima autorizada al despegue no sea superior a 600 kg.

#### **4.1.4. Globos y Dirigibles**

Ver Reglamento (UE) 2018/1139, Anexo I, apartado 1. (h).

Globos y dirigibles para uno o dos ocupantes y un volumen máximo por diseño, en el caso del aire caliente, no superior a 1 200 m<sup>3</sup>, y en el caso de otros gases de elevación no superior a 400 m<sup>3</sup>.

#### **4.1.5. Aeronaves Experimentales**

Ver Reglamento (UE) 2018/1139, Anexo I, apartado 1. (b).

Las aeronaves específicamente diseñadas o modificadas para la investigación o para propósitos de experimentación o científicos, y que puedan producirse en un número muy limitado. Pueden ser aeronaves específicamente diseñadas o modificadas para la investigación o para propósitos de experimentación o científicos, y que puedan producirse en un número muy limitado.

### **4.2. Aeronaves NO EASA por operación exclusiva**

Ver Reglamento (UE) 2018/1139, artículo 2.3. (a).

Aquellas aeronaves utilizadas para una o varias de las actividades aéreas reguladas en el Real Decreto 750/2014, como son la lucha contra incendios, búsqueda y salvamento y las aplicables en materia de aeronavegabilidad y personal de vuelo a las actividades de aduanas, policía, guardacostas u otras similares, sin certificado de tipo EASA o con certificado de tipo EASA, pero con dedicación exclusiva según el Real Decreto.

## 5. PROGRAMA DE MANTENIMIENTO Y APROBACIÓN SEGÚN EL TIPO DE AERONAVE

El mantenimiento de cada aeronave se organiza de acuerdo con un programa de mantenimiento de la aeronave. Estos programas estarán basados bien en las Instrucciones para la Aeronavegabilidad Continuada (ICA) del titular de la Aprobación de Diseño (DAH), bien en manuales del fabricante del kit o bien en otros manuales de aeronaves similares si no existe documentación del fabricante como ocurre en el caso de las aeronaves históricas.

### 5.1. Programa de Mantenimiento declarativo

Aplica a las aeronaves del apartado 4.1

En este caso el AMP es de carácter DECLARATIVO. Este programa tiene por objeto definir y organizar las tareas de mantenimiento necesarias para mantener la condición de aeronavegabilidad de la aeronave y lo desarrollan los propietarios o arrendatarios de este tipo de aeronave. **No es necesaria, por tanto, la aprobación por parte de AESA ni el envío del programa ni de la declaración, salvo requerimiento.**

#### 5.1.1. Contenido del AMP

El Programa de Mantenimiento DECLARATIVO deberá incluir:

- a. **Referencia del AMP**, con la fecha, edición y revisión.
- b. **Identificación** del responsable de la aeronavegabilidad de la aeronave, de la aeronave y de los motores y las hélices, según corresponda.
- c. **Las instrucciones de aeronavegabilidad continuada (ICA)**, debe incluir la descripción y la frecuencia de la realización de las tareas.

**En caso de ausencia de las instrucciones de aeronavegabilidad continuada, se deben incluir las tareas e inspecciones contenidas en el Programa Mínimo de Inspección (MIP) aplicable al que se refiere el punto 4.1 de la guía AC-PMNA-P01-DT01 (Guía de Programa de Mantenimiento NO EASA.**

- d. **Otras tareas de mantenimiento requeridas por el tipo específico de aeronave, su configuración y tipo de operación.** Como mínimo se tendrá en cuenta el mantenimiento relacionado con:
  - El equipo específico instalado y modificaciones de la aeronave.
  - Las reparaciones y modificaciones realizadas en la aeronave.
  - Los componentes de vida limitada y los componentes críticos para la seguridad en vuelo.
  - Las recomendaciones de mantenimiento, como los intervalos de tiempo entre overhauls (TBO), emitidos a través de SB, SL u otra documentación no obligatoria.
  - Directivas operacionales aplicables o requisitos relacionados con la inspección periódica de ciertos equipos.

- Aprobaciones operativas especiales.
  - Uso de la aeronave y entorno ambiental de la operación.
- e. **Desviaciones a las tareas de mantenimiento**, variando por ejemplo el intervalo o el tipo de tarea. Deberán estar identificadas en el programa. Estas desviaciones no requerirán ser aprobadas por la autoridad. El responsable de aeronavegabilidad de la aeronave asumirá la responsabilidad de dichas desviaciones de las instrucciones del DAH y sus posibles consecuencias.
- f. **Instrucciones obligatorias de aeronavegabilidad continuada** como directivas, AIs, CMRs, LLPs, time limits, etc., en los casos que aplique, y otros requisitos de mantenimiento específicos incluidos en la hoja de datos del certificado de tipo (TCDS), si existe éste.

Para las aeronaves de construcción por aficionados, según el artículo 15 de la Orden Ministerial del 31 de mayo de 1982 una revisión general de la aeronave (Revisión C), ver apartado 4.1 de la guía **AC-PMNA-P01-DT01** (Guía de Programa de Mantenimiento de Construcción por Aficionados), excepto del material o equipo aeronáutico que tenga potencial propio.

No será posible ninguna desviación sobre las mismas.

- g. Una **declaración firmada** por el responsable de la aeronavegabilidad continuada de la aeronave, en la que se hace responsable del contenido del Programa de Mantenimiento. Se deberá actualizar cada vez que se modifique el programa.

Para realizar la declaración del programa de mantenimiento se podrá utilizar el formato **AC-PMNA-P01-F12** (*Declaración del Programa de mantenimiento*).

## 5.1.2. Ampliación puntual de tareas

### 5.1.2.1. Overhaul motor / hélice

El propietario de la aeronave podrá realizar ampliaciones puntuales tanto por calendario como por horas del overhaul de motor/hélices indicadas en el programa de mantenimiento, siempre que se den las siguientes condiciones:

Se han realizado, sin desviaciones, las revisiones incluidas en el programa de mantenimiento, según instrucciones del fabricante del motor.

El propietario deberá realizar revisión del aceite del motor, estado de corrosión del motor, estado de la hélice, etc cada vez que conceda ampliación. Dicha revisión contendrá los siguientes puntos al menos:

- Condición Externa / Interna
- Sistemas y componentes
- Consumo de aceite
- Análisis S.O.A.P. (*Spectrometric Oil Analisis Programme*)
- Compresión de los cilindros

- Prueba de potencia
- Tareas adicionales de mantenimiento.

Si las revisiones incluidas en el apartado no tienen un resultado satisfactorio, no se podrá realizar la ampliación puntual y se deberá realizar el overhaul del motor/hélice para asegurar el estado de aeronavegabilidad de la aeronave.

AESA podrá realizar revisiones para revisar el estado de motor/hélice.

La ampliación de overhaul deberá realizarse antes de la caducidad del mismo.

#### 5.1.2.2. Resto de tareas

Será el responsable de la aeronavegabilidad de la aeronave quien aprobará directamente la ampliación puntual de las tareas, siendo responsable de la misma.

Las ampliaciones puntuales máximas permitidas para los intervalos fijados en el programa de mantenimiento serán las que figuran a continuación:

- Para intervalos por horas o ciclos un 10% del intervalo de la tarea.
- Para intervalos por calendario: un mes para la revisión anual y superiores.

En ningún caso serán acumulativas. Es decir, si una tarea con intervalo de 100 horas se amplía en 5 horas, la próxima realización de la tarea se realizará a las 95 horas de la anterior y no a las 100 horas.

La ampliación deberá ser justificada y registrada por el responsable de la aeronavegabilidad de la aeronave.

A mencionar que la acumulación de ampliaciones puntuales puede suponer un riesgo para la seguridad y deberá tenerse en cuenta por la organización que gestione la aeronavegabilidad de la aeronave, no siendo nunca un modo que emplear para gestionar el mantenimiento de la misma.

## 5.2. Programa de mantenimiento de aeronaves NO EASA por operación exclusiva

Aplica a las aeronaves del apartado 4.2

En este caso, según el Real Decreto 750/2014, va a haber dos grupos de aeronaves, según si disponen de TC expedido por EASA (ver TAE.AER.GEN.100(b) y 200(b))<sup>1</sup> o no (ver TAE.AER.GEN.300). En ambos casos se va a proceder de la misma manera.

Estas aeronaves deberán cumplir en todo momento con el Reglamento (UE) 1321/2014, independientemente del tipo de TC. Esto implica cumplimiento con los puntos M.A.302 y ML.A.302 en materia de Programa de Mantenimiento.

EL programa de mantenimiento se elaborará conforme al punto M.A.302 de la Parte M (**NO ES DECLARATIVO y debe ser aprobado por AESA**) o al punto ML.A.302 de la Parte ML, según corresponda.

---

<sup>1</sup> **NOTA:** En ambos puntos (TAE.AER.GEN.100(b) y TAE.AER.GEN.200(b) se refiere al cumplimiento con el Reglamento (CE) 2042/2003, sobreesido por el actual Reglamento (UE) 1321/2014 en vigor.

La elaboración y la solicitud de aprobación del programa y de sus enmiendas se realizarán conforme a las disposiciones recogidas en la *Guía de Información al Usuario para Aprobación de un Programa de Mantenimiento (AC-PMTO-P01-GU01)*.

### [Aprobación de Programas de Mantenimiento Parte M.](#)

## **6. SUSPENSIÓN, LIMITACIÓN, REVOCACIÓN Y RENUNCIA DE LA APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO**

### **6.1. Suspensión, limitación y revocación**

Cuando, de conformidad con los requisitos aplicables, sea procedente iniciar un procedimiento de limitación, suspensión o revocación de la aprobación, se procederá como sigue:

En general este proceso se iniciará como consecuencia de que:

- se detecten discrepancias de Nivel 1 y el interesado no ha tomado medidas correctoras aceptables, o
- haya transcurrido el plazo de subsanación de constataciones de Nivel 2 sin que se haya constatado su subsanación,

se propondrá el inicio de un procedimiento de limitación/suspensión/revocación (según corresponda), y se podrá establecer algún tipo de medida provisional de conformidad con lo establecido en el artículo 33 del RIA para que se mantengan niveles adecuados de seguridad.

El acuerdo de inicio del procedimiento será notificado al interesado. Durante la tramitación de dicho procedimiento se seguirá lo establecido en la Ley 39/2015. De acuerdo con dicha Ley, el interesado dispondrá del correspondiente trámite de audiencia, posterior al acuerdo de inicio.

En la resolución del procedimiento de limitación/suspensión/revocación, cuando sea aplicable, se establecerá que el interesado debe devolver la aprobación.

En el caso de suspensión o limitación se indicará en la resolución el proceso para el levantamiento de la misma. Si no se toman medidas correctoras para el levantamiento de la suspensión, esta no se podrá mantener indefinidamente. Se iniciará un proceso de revocación de la Aprobación en el caso de que no se proceda al levantamiento de la suspensión en un plazo de 6 meses desde la misma.

En caso de limitación/suspensión/revocación debido constataciones de nivel 1 que puedan afectar a terceros se realizarán las siguientes acciones:

- AESA requerirá al interesado que identifique las actividades pasadas afectadas por la constatación, informe a los clientes relevantes y sus autoridades y se adopten las acciones necesarias para corregir la situación.

### **6.2. Renuncia**

El propietario/organización puede renunciar a la aprobación del Programa de Mantenimiento presentando un escrito a través de la Sede Electrónica de AESA o en cualquier registro presencial en el caso de personas físicas.



## 7. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

N/A al ser edición inicial.