

Guía de Información al Usuario para la Aprobación de un Programa de Mantenimiento

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	<ul style="list-style-type: none"> – Edición inicial: <ul style="list-style-type: none"> – 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-DSM-PMTO-01. *Los cambios incorporados respecto a la anterior edición del procedimiento están marcados en azul: <ul style="list-style-type: none"> – Se incorporan requisitos para la admisión de la solicitud. – Se incorpora medios para relacionarse con AESA, incluido el sistema e4F para ciudadanos extranjeros. – Se modifica el método de envío del F40.

CÓDIGO	TÍTULO
LSA	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA. (BOE 162 DE 8.7.2003).
LPAC	LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.
RIA	REAL DECRETO 98/2009, DE 6 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA.
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.
RD	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.
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.
REG. 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. (REFUNDICIÓN DEL REGLAMENTO (CE NO 2042/2003).
REG. 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) NO 965/2012.
DECISION 2020/023/R	AGEING AIRCRAFT STRUCTURES, REDUCTION OF RUNWAY EXCURSIONS, CONVERSION OF CLASS D COMPARTMENTS.
DECISION 2021/009/R	EXECUTIVE DIRECTOR DECISION 2021/009/R OF 14 JUNE 2021 ISSUING AMENDMENT OF THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO COMMISSION REGULATION (EU) NO 1321/2014, 'AMC & GM TO PART-M, PART-145, PART-T, PART-ML, PART-CAMO AND PART-CAO' INSTRUCTIONS FOR CONTINUED (AMC/GM) AIRWORTHINESS (ICA)' 'INSTALLATION OF PARTS AND APPLIANCES THAT ARE RELEASED WITHOUT AN EASA FORM 1 OR EQUIVA-LENT'.
DECISION 2022/011/R	EXECUTIVE DIRECTOR DECISION 2022/011/R OF 10 MAY 2022, ISSUING THE AMENDMENT TO THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO COMMISSION REGULATION (EU) N.º 1321/2014 AND ITS ANNEXES.

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

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AD	DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD (AD=AIRWORTHINESS DIRECTIVE)-
AMC	MÉTODOS DE CUMPLIMIENTO ACEPTABLES (AMC=ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE)
AMM	MANUAL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE (AMM= AIRCRAFT MAINTENANCE MANUAL)
APU	UNIDAD DE POTENCIA AUXILIAR (APU=AUXILIARY POWER UNIT)
ARC	CERTIFICADO DE REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD (ARC= AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE)
CAE	MEMORIA DE LA ORGANIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD COMBINADA (CAE=COMBINED AIRWORTHINES EXPOSITION)
CAME	MEMORIA DE LA ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME= CONTINUING AIRWORTHINES MANAGEMENT EXPOSITION)
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAMO=CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION)
CAO	ORGANIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD COMBINADA (CAO=COMBINED AIRWORTHINES ORGANISATION)
CEA	COORDINADOR DE EQUIPO ACTUARIO
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DAH	TITULAR DE UNA APROBACIÓN DE DISEÑO (DAH=DESIGN APPROVAL HOLDER)
EASA	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA (EASA= EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY)
ECTM	MONITOREO DE LA SALUD DEL MOTOR (EHM= ENGINE HEALTH TREND MONITORING)
E4F	ELECTRÓNICA PARA CIUDADANOS EXTRANJEROS (E4F=ESIGNATURE FOR FOREIGNERS-FIRMA)
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
ICA /ICAW	INSTRUCCIONES DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA (ICAIICAW= INSTRUCTIONS FOR CONTINUED AIRWORTHINESS)
MPD	DOCUMENTO DE PLANIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO (MPD= MAINTENANCE PLANNING DOCUMENT)
MRBR	INFORME DEL COMITÉ DE REVISIÓN DE MANTENIMIENTO (MRB= MAINTENANCE REVIEW BOARD-REPORT)
NTO	SIN OBJECCIÓN TÉCNICA (NTO= NO TECHNICAL OBJECTION)
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
SB	BOLETÍN DE SERVICIO (SB= SERVICE BULLETIN)
SPM	SERVICIO DE PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO
STC	CERTIFICADO DE TIPO SUPLEMENTARIO (STC= SUPPLEMENTAL TYPE CERTIFICATE)
TCH	TITULAR DEL CERTIFICADO DE TIPO (TCH=TYPE CERTIFICATE HOLDER)
TCDS	HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO DE TIPO (TCDS= TYPE CERTIFICATE DATA SHEET)



ÍNDICE

1. OBJETO Y ALCANCE	5
2. DEFINICIONES.....	6
3. EMISION DE UNA APROBACION/MODIFICACION DE UN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	6
3.1. Fase de solicitud	6
3.1.1. Admisión de la solicitud	7
3.1.2. Presentación de la solicitud	8
3.1.3. Evaluación de la solicitud.....	10
3.2. Fase de actuaciones materiales.....	10
3.3. Fase de dictamen técnico	10
3.4. Fase de subsanación	11
3.4.1. Extensión de plazo	11
3.5. Fase de resolución de procedimiento.....	12
3.5.1. Resolución positiva	12
3.5.2. Resolución desestimatoria.....	12
3.5.3. Resolución por desistimiento	13
3.5.4. Resolución por la que finaliza el procedimiento de inspección por la imposibilidad material de continuarlo debido a causas sobrevenidas	13
4. APROBACIÓN INDIRECTA DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO.....	14
4.1. General	14
4.2. Notificación de aprobaciones indirectas del programa de mantenimiento.....	14
5. INSPECCIÓN PUENTE (BRIDGING PROGRAMME)	15
6. AMPLIACIONES PUNTUALES DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	16
6.1. Generalidades.....	16
7. PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO PARA AERONAVES A LAS QUE APLICA LA PARTE ML..	17
7.1. Generalidades.....	17
7.2. Información a AESA respecto a los programas de mantenimiento de la Parte ML.....	18
7.3. Relación de la revisión de aeronavegabilidad con del programa de mantenimiento de aeronaves Parte ML.....	18
8. SUSPENSIÓN, LIMITACIÓN, REVOCACIÓN Y RENUNCIA DE LA APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO	19
8.1. Suspensión, limitación y revocación.....	19
8.2. Renuncia	19
9. CAMBIOS RELEVANTES EN ESTA EDICIÓN	20

1. OBJETO Y ALCANCE

El contenido de esta guía está basado en la normativa de referencia aplicable, en particular en el Reglamento (UE) 1321/2014 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, así como en sus enmiendas. Asimismo, se han tenido en cuenta sus medios aceptables de cumplimiento y material guía. Ante cualquier discrepancia entre la normativa aplicable y estas guías, prevalecerá lo establecido en la normativa.

El presente documento tiene por objeto proporcionar una guía para la tramitación administrativa ante AESA de la aprobación inicial o de una modificación del Programa de Mantenimiento de una aeronave, en los casos en los que el Reglamento así lo requiera (aeronaves a las que aplica la Parte M). Así mismo, establece criterios a aplicar relacionados con aprobaciones indirectas, Inspecciones Puente, ampliaciones puntuales al programa de mantenimiento y programas de mantenimiento para aeronaves a las que aplica la Parte ML.

El Mantenimiento de cada aeronave debe ser realizado de acuerdo con un Programa de Mantenimiento (M.A.302(a) o ML.A.302 (a)), según corresponda. Dicho Programa puede aplicarse a varias aeronaves (identificadas por su matrícula) siempre que se identifique claramente en él, la efectividad de las tareas y procedimientos que no son aplicables a todas las aeronaves listadas. En caso de que sea necesario pasar de un Programa de Mantenimiento a otro se requerirá, según proceda, la presentación a AESA de una Inspección Puente (Bridging Inspection) para su aceptación.

Para aeronaves a las que aplica la Parte ML el Programa de Mantenimiento y sus modificaciones, no son aprobados por AESA. Estos Programas serán o declarados por el propietario o aprobados por la organización CAMO/CAO responsable de la gestión de aeronavegabilidad. En determinadas circunstancias, tal y como se establece en ML.A. 302(e) no se requiere un documento que refleje el Programa de Mantenimiento, el cual estará constituido por la documentación que se relaciona en ML.A. 302 (f).

Los formatos que deben ser completados y entregados a AESA por el solicitante, se pueden descargar de su página web (<http://www.seguridadaerea.es>).

Pueden dirigir las consultas sobre esta guía al siguiente buzón: programant.aesa@seguridadaerea.es

2. DEFINICIONES

- **Bridging Programme** (Inspección Puente): Revisión o inspección de transferencia para implementación de los cambios necesarios al pasar de un programa de mantenimiento a otro.
- **Piezas de vida útil limitada o piezas de vida límite (“life limit part”)** definición según GM M.A.305.
- **Elementos sujetos a control de tiempo (“time-controlled components”)** definición según GM M.A.305.
- **Maintenance Programme (Programa de mantenimiento)**: De acuerdo con el apartado 1 del AMC M.A.302, incluye las tareas de mantenimiento programado, procedimientos asociados a ellas y prácticas de mantenimiento estándar.
- **Maintenance Schedule**: De acuerdo con el apartado 1 del AMC M.A.302, se refieren únicamente a las tareas de mantenimiento programado.
- **Componentes “Hard Time”**: Son aquellos componentes sujetos a un proceso preventivo en el que el deterioro conocido de un componente se limita a un nivel aceptable mediante las acciones de mantenimiento que se llevan a cabo en períodos relacionados con el tiempo en servicio (por ejemplo, tiempo de calendario, número de ciclos, número de aterrizajes). Las acciones prescritas restablecen el margen de utilidad del componente al límite de tiempo aplicable.

3. EMISION DE UNA APROBACION/MODIFICACION DE UN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

El procedimiento para tramitar la aprobación/modificación de un Programa de Mantenimiento se desarrolla en las siguientes fases:

1. Fase de solicitud.
2. Fase de actuaciones materiales.
3. Fase de audiencia al solicitante.
4. Fase de dictamen técnico.
5. Fase de subsanación de discrepancias.
6. Fase de resolución del procedimiento.

3.1. Fase de solicitud

La solicitud de aprobación de un Programa de Mantenimiento será realizada por:

- El propietario de la aeronave, si se dan las condiciones establecidas en el M.A.201 (i)(2) o,

NOTA: El término “propietario” hará referencia al propietario o al arrendatario/operador cuando proceda según lo establecido en el M.A.201 b). **En este caso la solicitud la firmará el propietario, el arrendatario o el Director Responsable del operador según corresponda.**

- El Director Responsable de la organización que gestione la aeronavegabilidad de la aeronave (M.A.201), siendo:
 - Director Responsable de la CAMO aprobada según la Parte CAMO.
 - Director Responsable de la CAO aprobada según la Parte CAO.

En esta guía se entenderá como solicitante cualquiera de los anteriores.

De acuerdo al artículo 5 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante Ley 39/2015), el solicitante podrá actuar por medio de un representante, el cual realizará las actuaciones administrativas (solicitudes, comunicaciones, recursos, etc.) en su nombre. En este caso, la responsabilidad sobre el programa de mantenimiento sigue siendo del solicitante, que deberá firmar la declaración responsable incluida en el programa de mantenimiento (ver “*Declaración de cumplimiento con el Programa de Mantenimiento*” Sección 1 punto 1.1.4 de la *Guía de Evaluación de Programas de Mantenimiento AC-PMTO-P01-DT01*).

A partir de este momento cuando se hable de solicitante se entenderá igualmente su representante (si procede).

3.1.1. Admisión de la solicitud

Previo a la presentación de la solicitud:

1. El interesado y el solicitante deberán estar dados de alta como usuarios para relacionarse con la Dirección de Seguridad de Aeronaves de acuerdo con la Guía de Alta y Modificación de Usuarios SIPA:

[Alta y modificación de datos societarios de administrados \(entorno SIPA\) | AESA-Agencia Estatal de Seguridad Aérea - Ministerio de Fomento \(seguridadaerea.gob.es\)](#)

2. El solicitante debe ser el titular registral de la aeronave, dispone de matrícula española o, si aún no la tuviera, es el solicitante de la misma o dispone de documentación que demuestre la titularidad de la aeronave.
3. En caso de matrículas extranjeras debe haber firmado un acuerdo entre autoridades para la transferencia de la responsabilidad de la aprobación del programa de mantenimiento.
4. Cuando el programa es presentado por una organización de gestión de la aeronavegabilidad continuada (CAMO/CAO) cuenta con aprobación como tal o, al menos, la organización ha realizado la solicitud para obtener dicha aprobación.
5. Cuando el programa es presentado por una organización de gestión de la aeronavegabilidad continuada (CAMO/CAO) contratada por el operador/propietario (aeronaves que no operan bajo el Reglamento (CE) 1008/2008 o aeronaves que operen bajo el Reglamento (CE) 1008/2008 pero el operador pertenece a una agrupación empresarial y no tiene aprobación como CAMO (M.A.201 (ea)), presenta un contrato de aeronavegabilidad entre la organización y el propietario.

3.1.2. Presentación de la solicitud

El solicitante deberá remitir la solicitud de aprobación del programa de mantenimiento, según el formato **AC-PMTO-P01-F01**. (*Solicitud de Aprobación de programa de mantenimiento*), a la Unidad correspondiente:

- Para las aeronaves supervisadas por la OSV 3 se dirigirá a la propia OSV 3.
- Para todas las demás aeronaves se dirigirá al Servicio de Programas de Mantenimiento (SPM) perteneciente a la División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad (DAEA).

NOTA: En el caso en el que la modificación del programa esté motivada por las discrepancias de otro expediente, deberá hacer constar este hecho en el apartado E.4 del formato de solicitud **AC-PMTO-P01-F01**.

A través de unos de los siguientes medios:

A) Medios electrónicos:

- Todas las **personas jurídicas** solicitantes están obligadas a relacionarse con AESA a través de medios electrónicos.
- La solicitud se presentará a **través de la Sede Electrónica** utilizando el formato de solicitud general al cual se le adjuntará el formato específico **AC-PMTO-P01-F01** (*Solicitud de Aprobación de programa de mantenimiento*) a través del enlace:

https://sede.seguridadaaerea.gob.es/SEDE_AESA/LANG_CASTELLANO/TRAMITACIONES/SOLIC_GRAL/DESCRIPCION/

Junto con la solicitud general, se presentará la siguiente documentación necesaria relacionada en 3.1.2.1 y en el formato específico **AC-PMTO-P01-F01**.

En este caso, AESA realizará la comunicación de todos los formatos de este procedimiento a través de SIPA.

Ante la posibilidad de tener dificultades con la presentación de la solicitud o de cualquier otra documentación requerida en este procedimiento a través de la sede electrónica AESA ha emitido la [Guía de Actuación ante imposibilidad de emisión documento digital por parte de un administrado de la Dirección de Seguridad de Aeronaves](#)

En el caso particular de tratarse de **ciudadanos extranjeros comunitarios y no comunitarios que no dispongan del acceso para identificación**, autenticación y firma en el sistema Cl@ve, para comunicarse telemáticamente con AESA podrán utilizar el sistema eSignature for Foreigners (e4F) con el objeto de permitir la identificación, autenticación y firma electrónica mediante clave concertada. Este método se podrá utilizar con todos los trámites de este procedimiento con la salvedad de la solicitud inicial que deberá enviarse por correo postal o presentar en una oficina de registro.

Más información respecto al sistema de identificación, autenticación y firma electrónica de clave concertada de AESA para ciudadanos extranjeros en el siguiente enlace:

[SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN, AUTENTICACIÓN Y FIRMA ELECTRÓNICA DE CLAVE CONCERTADA DE AESA PARA CIUDADANOS EXTRANJEROS](#)

B) Medios no electrónicos:

Las **personas físicas** podrán elegir comunicarse con AESA a través de medios no electrónicos, salvo que estén obligadas a ello por alguna circunstancia.

En el caso de que las personas físicas elijan comunicarse con AESA a través de medios no electrónicos, la solicitud la harán a través de las oficinas de registro establecidas en la *Ley 39/2015* donde presentarán el *formato de solicitud AC-PMTO-P01-F01* al que adjuntarán toda la documentación necesaria referida en el mismo y relacionada anteriormente en el apartado 3.1.2.1 más un escrito solicitando ser comunicados por medios no electrónicos.

En este caso, para todas las comunicaciones descritas en este procedimiento, AESA realizará la notificación de los formatos de este procedimiento a través de correo postal y los administrados contestarán a través de las oficinas de registro. El medio elegido por la persona física podrá ser modificado por aquella en cualquier momento.

3.1.2.1. Documentación *específica* necesaria

Junto con la solicitud general se presentará la siguiente documentación específica (relacionada en el *formato de solicitud AC-PMTO-P01-F01*):

1. **Programa de Mantenimiento propuesto.**
2. Documentación que permita verificar el contenido del programa, como entre otros:
 - **Documentación base para el programa de mantenimiento:**
 - Documentación del fabricante de la **Aeronave, Motor, Hélice y APU, según aplique** (MPD, AMM, ICAs, etc.).
 - **STC's, modificaciones del TCH y de otras DOA, boletines de servicio (SB), Mapa de Daños, Reparaciones, concesiones, etc.,** (*Estatus*, ICAW's y documentación de mantenimiento asociada, documentación justificativa de las tareas repetitivas derivadas de modificaciones, AD's, reparaciones, etc.).
 - **Estatus de Componentes con vida límite y Componentes Hard Time**
 - **ECTM: (Engine Health Trend Monitoring, etc.):** contrato con el fabricante del motor (fiabilidad).
 - **Estatus actual de cumplimentación del programa (Last done/Next due).**
 - **Documentación relacionada de la Inspección Puente (Bridging Programme) (cuando proceda):**
 - Programa puente o análisis de la no necesidad de este. (Ver Capítulo 5).
 - **En el caso de incorporación de aeronaves:**
Además de todo lo anterior:
 - Documentación del anterior operador de la aeronave a incorporar al programa (Programa de Mantenimiento, aprobación, etc.)
 - NTOs de los fabricantes, cuando proceda.
 - Referencia cruzada entre las tareas de la anterior CAMO/CAO/Operador y las tareas del programa presentado (en particular STCs, Daños, Reparaciones, AD's).

- Configuración final y definitiva de la aeronave con las justificaciones y trazabilidad de las tareas correspondientes.

3.1.3. Evaluación de la solicitud

En el caso de que la solicitud no esté bien conformada o no se haya presentado toda la documentación requerida en la misma, se hará un requerimiento al solicitante para la subsanación de la solicitud, según lo especificado en el artículo 68.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Si en el plazo dado para la subsanación ésta no se produjera, procederá la resolución del procedimiento.

Si la solicitud está bien conformada, el solicitante recibirá una comunicación informándole del plazo para resolver y el resultado y efectos del silencio administrativo. En esta comunicación se indicarán, además, los integrantes del equipo encargado de realizar la evaluación del Programa de Mantenimiento propuesto. El equipo evaluador estará compuesto, como mínimo, por un Funcionario Responsable Coordinador (FRC) y un Coordinador de Equipo Actuario (CEA).

Finalizada la fase de solicitud se pasará a la fase de actuaciones materiales.

3.2. Fase de actuaciones materiales

La fase de actuaciones materiales constará únicamente de Evaluación Documental, en la que se evaluará el Programa de Mantenimiento presentado por el solicitante.

En el proceso de evaluación de la solicitud, si no ha sido entregada toda la documentación necesaria para la evaluación de la solicitud, el solicitante recibirá un Requerimiento de Documentación con un plazo de entrega para la presentación de la misma. Si transcurrido el plazo indicado, el solicitante no presenta la documentación requerida, se le notificará la resolución del procedimiento denegando lo solicitado

[Una vez terminada la fase de Actuaciones Materiales se pasará a la de Dictamen Técnico.](#)

3.3. Fase de dictamen técnico

Finalizada la fase de actuaciones materiales, el equipo evaluador formalizará un Dictamen Técnico.

El solicitante recibirá el Dictamen Técnico en el que se incluirán, cuando existan, las discrepancias indicando para cada una de ellas una fecha debida para su cierre. A partir de ese momento y dentro del plazo establecido para la subsanación de cada discrepancia, el solicitante deberá remitir al equipo evaluador evidencias que constaten la subsanación de las mismas.

Dependiendo de la existencia o no de discrepancias, se pasará a la Fase de Subsanación o a la Fase de Resolución Positiva del procedimiento, respectivamente.

3.4. Fase de subsanación

Esta fase sólo se desarrollará si el Dictamen Técnico incluye discrepancias pendientes de subsanación.

En caso de que existan discrepancias y el solicitante tenga que presentar ante AESA un nuevo Programa de Mantenimiento modificado para subsanarlas:

- Se presentará dicho Programa de Mantenimiento modificado, completo, firmado de nuevo y con la misma revisión/edición que el presentado en la solicitud inicial, pero actualizando la fecha al momento actual en el que se presenta de nuevo.
- De este modo podrá mantenerse un registro adecuado de los cambios, así como del Programa de Mantenimiento definitivo.
- Los cambios introducidos en dicho Programa de Mantenimiento modificado se corresponderán únicamente con los cambios derivados de la subsanación de las discrepancias comunicadas en el Dictamen Técnico.

Para responder a las discrepancias dependerá del medio de comunicación con AESA:

- **Medios electrónicos:** la presentación de evidencias se hará a través de SIPA. AESA responderá por el mismo medio.
- **Medios no electrónicos:** la presentación de evidencias se realizará a través de Registro utilizando el formato **AC-PMTO-P01-F05 (Seguimiento de discrepancias)**. AESA contestará mediante el mismo formato **AC-PMTO-P01-F05 (Seguimiento de discrepancias)**.

Hasta la fecha debida de las discrepancias, se podrán realizar diferentes iteraciones entre la organización/propietario y AESA.

Cada vez que responda, el propietario o la organización, a través de las personas designadas para la gestión de discrepancias, enviará las evidencias de cierre a las discrepancias abiertas y el Programa de Mantenimiento actualizado, es decir con la nueva fecha de presentación del mismo y las acciones correctoras incorporadas, y firmado, **a través de uno de los medios señalados**.

Finalizado el plazo concedido para la subsanación de las discrepancias, o una vez aportadas las evidencias que constatan la subsanación de cada discrepancia y el equipo evaluador decidirá sobre la subsanación de las mismas.

En caso de emitirse diligencia de NO subsanación, el administrado contará con un plazo de dos días para presentar alegaciones y/o evidencias.

Finalizado el plazo para la subsanación de discrepancias, se pasará a la fase de Resolución del Procedimiento.

3.4.1. Extensión de plazo

Se podrá prorrogar el plazo inicial de subsanación. Dicha prórroga deberá ser solicitada por el solicitante antes de la finalización del plazo **mediante escrito a través del módulo de gestión de discrepancias de SIPA o por registro presencial, según aplique, antes de la finalización del plazo e incluirá la justificación de la solicitud de esta.**

Si el equipo de evaluación considera viable la extensión del plazo, notificará el período de extensión adicional al solicitante.

El periodo de la prórroga no podrá ser superior a la mitad del periodo concedido inicialmente para la subsanación de las discrepancias.

3.5. Fase de resolución de procedimiento

3.5.1. Resolución positiva

La aprobación inicial/modificación de un Programa de Mantenimiento no se podrá resolver positivamente si existen discrepancias pendientes de subsanación o si no se han resuelto positivamente otros expedientes que puedan condicionar la aprobación del Programa de Mantenimiento.

En caso de resolución positiva el solicitante recibirá la siguiente documentación:

- Si no han existido discrepancias (no ha existido Fase de Subsanación):
 - a. El Certificado de Aprobación de Programa de Mantenimiento EASA (AC-PMTO-P01-F14)
 - b. El Dictamen Técnico junto con las Partes 1, 2, 3 y 4 del Informe técnico de aprobación del programa de mantenimiento.
- Si han existido discrepancias, pero todas han sido subsanadas en los plazos establecidos durante la fase de subsanación:
 - a. El Certificado de Aprobación de Programa de Mantenimiento EASA (AC-PMTO-P01-F14)
 - b. La Diligencia de subsanación junto con la Parte 4 actualizada del Informe técnico de aprobación del programa de mantenimiento actualizado.

3.5.2. Resolución desestimatoria

En el caso de que no se subsanen las discrepancias en plazo, se notificará al solicitante la Resolución denegando la solicitud de Aprobación del Programa de Mantenimiento. Ante esta resolución éste podrá interponer recurso de alzada en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de la notificación, de conformidad con el artículo 121 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Asimismo, en el caso en el que el solicitante no presente la documentación necesaria para la evaluación de la solicitud requerida en el Requerimiento de Documentación en el plazo indicado, se le notificará la Resolución denegando lo solicitado.

Cuando durante la evaluación de un Programa de Mantenimiento se detecten discrepancias significativas que reduzcan el estándar de seguridad y pongan seriamente en peligro la seguridad del vuelo, AESA podrá iniciar las medidas correspondientes para la suspensión/limitación/revocación de la aprobación del programa de mantenimiento o cualquier otra medida según proceda.

3.5.3. Resolución por desistimiento

1. Si transcurrido el plazo otorgado para la subsanación de la solicitud el solicitante no aporta la documentación requerida, AESA emitirá una resolución mediante la cual se pone fin al procedimiento y en la que se tiene por desistido al solicitante.
2. Si el solicitante manifiesta de forma fehaciente su desistimiento respecto a la solicitud presentada, AESA aceptará de plano dicho desistimiento mediante resolución que ponga fin al procedimiento

3.5.4. Resolución por la que finaliza el procedimiento de inspección por la imposibilidad material de continuarlo debido a causas sobrevenidas

En el caso en que no pueda continuarse el proceso de evaluación de la solicitud por causas sobrevenidas (por ejemplo: no obtención de la matrícula de la aeronave, no aprobación de la CAMO, cambio de propietario de la aeronave, etc.), el expediente se resolverá negativamente.

4. APROBACIÓN INDIRECTA DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

4.1. General

De acuerdo con el apartado M.A.302 (c) de la Parte M, cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave sea gestionado por una CAMO o CAO o cuando exista un contrato limitado entre el propietario y esta organización en virtud del punto M.A.201(i)(3), el Programa de Mantenimiento y sus enmiendas pueden ser aprobadas a través de un procedimiento de “Aprobación indirecta”, de acuerdo con lo detallado a continuación:

1. Dicho procedimiento debe ser establecido por la organización CAMO o CAO e incluido en el Manual CAME o CAE de la misma (según aplique), y deberá ser aprobado por la Unidad responsable de la supervisión de dicha organización.
2. La organización CAMO o CAO sólo podrá utilizar el procedimiento de “Aprobación indirecta” cuando esté bajo la supervisión del Estado Miembro de Registro de la aeronave, a no ser que exista un acuerdo según lo establecido en el apartado M.1, párrafo 3 (ii) (Anexo I, Parte M del Reglamento (UE) nº 1321/2014 de la Comisión), según sea aplicable, transfiriendo la responsabilidad para la aprobación del Programa de Mantenimiento a la autoridad competente responsable de dicha CAMO o CAO.

4.2. Notificación de aprobaciones indirectas del programa de mantenimiento

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.

Si AESA detecta discrepancias graves o repetitivas relacionadas con las aprobaciones indirectas, podrá iniciar las medidas oportunas para limitar/suspender/revocar la aprobación indirecta del programa de mantenimiento o cualquier otra medida según proceda.

5. INSPECCIÓN PUENTE (BRIDGING PROGRAMME)

Una aeronave deberá ser mantenida de acuerdo con un “único Programa de Mantenimiento aprobado” en cada periodo de tiempo específico.

En aquellos casos en los que el solicitante necesite:

- a) Hacer una modificación del Programa de Mantenimiento motivada por:
 - Modificaciones de los intervalos por parte de la documentación del fabricante.
 - Inclusión de nuevas tareas.
 - Cambio del tipo de Programa de Mantenimiento motivado, o no, por la utilización de aeronave (en general por baja utilización).
- b) Incluir al Programa de Mantenimiento una aeronave usada cuyo Programa de Mantenimiento de origen no se ajuste al Programa de Mantenimiento propuesto por el solicitante.

Éste deberá realizar un análisis e identificar las diferencias entre dichos programas y, si fuera necesario, deberá definir una Inspección Puente (“Bridging Programme”).

Cuando a la hora de incorporar cualquier modificación al Programa de Mantenimiento la tarea ya esté caducada o suponga una desviación respecto a las instrucciones del fabricante, será necesario contar con una NTO (Non Technical Objection) proporcionada por el fabricante, la cual deberá ser adjuntada por el solicitante junto a la Inspección Puente.

Esta Inspección Puente deberá identificar claramente las tareas que es necesario realizar durante la transición del Programa anterior al nuevo, deberá incluir el “compliance time” de dichas tareas durante la transición (en muchos casos el propio fabricante establece la forma de hacer la transición) y deberá indicar explícitamente si hay en ese momento alguna tarea caducada haciendo referencia a la NTO del fabricante correspondiente (en caso de no haber ninguna tarea caducada, éste hecho se indicará expresamente en la Inspección Puente presentada).

La Inspección Puente debe estar particularizada por matrícula y el solicitante deberá entregarla a AESA junto con la documentación aportada en la solicitud del Programa de Mantenimiento propuesto, para su aceptación, si procede.

En el caso en el que la Inspección Puente contenga tareas que se vayan a realizar una vez aprobado el Programa de Mantenimiento propuesto, éstas deberán incluirse como parte de éste.



6. AMPLIACIONES PUNTUALES DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

6.1. Generalidades

La Guía [AC-PMTO-P01-DT02](#) (*Guía de ampliaciones puntuales al programa de mantenimiento*) proporciona información en relación con la solicitud de ampliaciones puntuales al programa de mantenimiento.

La solicitud de ampliaciones puntuales al programa de mantenimiento, en caso de requerir la aprobación de AESA, será enviada a la Unidad encargada de la supervisión de la aeronave a través de la sede electrónica.

7. PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO PARA AERONAVES A LAS QUE APLICA LA PARTE ML

7.1. Generalidades

Para aeronaves relacionadas en el punto ML.1(a) de la Parte ML, el Programa de Mantenimiento y sus modificaciones, no serán aprobados por AESA.

Para el desarrollo y la aprobación del Programa de Mantenimiento de aeronaves a las que aplica la Parte ML se tendrá en cuenta la siguiente tabla:

	OPCION 1	OPCION 2
Desarrollo	CAMO/CAO contratada por el propietario (ML.A.201)	Propietario (si cumple con ML.A.201(f))
Aprobación /declaración	Aprobación por la CAMO/CAO (ML.A.302 (b)) o No requiere, si cumple con ML.A. 302 (e)	Declaración del propietario (ML.A.302 (b)) o No requiere, si cumple con ML.A. 302 (e)
Contenido	ML.A. 302 (c) o ML.A.302 (f), según corresponda	
Desviaciones de las ICA del DAH	Las desviaciones de las instrucciones de aeronavegabilidad continuada (ICA) del titular de la aprobación de diseño (DAH) se tienen que justificar. La CAMO/CAO conserva registro de las justificaciones y facilita una copia de las mismas al propietario (ML.302 c) (8)).	Las desviaciones no necesitan ser justificadas (ML.302 c) (7)).
Revisión anual	La realizará el PRA juntamente con la revisión de aeronavegabilidad o, en caso de no hacerse juntamente con la revisión de aeronavegabilidad (p. ej. en el caso de la extensión del ARC), lo realizará la CAMO/CAO (ML.302 c) (9)).	

Como material de apoyo se dispone de la guía [AC-PMTO-P01-DT03](#) (*Guía de Programas de Mantenimiento de aeronaves ML*), que incluye información útil a la hora de elaborar programas de mantenimiento de este tipo de aeronaves.

7.2. Información a AESA respecto a los programas de mantenimiento de la Parte ML

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 **AC-PMTO-P01-F40** (*Información del programa de mantenimiento de aeronave Parte ML*).

El envío del formato a AESA (SPM) se realizará a través de la sede electrónica:

Declaración F40

Las personas físicas podrán elegir enviarlo a [través de este enlace con certificado digital o imprimir el formato para](#) la presentación en cualquier Registro Oficial de la Administración del Estado.

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

Para más información sobre el envío y la cumplimentación del formulario ver el capítulo 4.4 de la guía **AC-PMTO-P01-DT03** (*Guía Programas de Mantenimiento de Aeronaves Parte ML*).

7.3. Relación de la revisión de aeronavegabilidad con del programa de mantenimiento de aeronaves Parte ML

Si la revisión de aeronavegabilidad, realizada por personal de revisión de aeronavegabilidad (PRA) independiente o por la CAMO o CAO según el caso, muestra discrepancias relacionadas con deficiencias en el contenido del Programa de Mantenimiento, la persona que realice dicha revisión, informará de dichas deficiencias al propietario, CAMO o CAO, según proceda, para que éstos enmienden el Programa de Mantenimiento. En caso de que la persona que ha realizado la revisión de aeronavegabilidad no esté de acuerdo con la enmienda realizada por estos, entonces deberá informar a la autoridad competente del país de registro de la aeronave. La autoridad competente decidirá, según el caso, las acciones a tomar. Para el caso de aeronaves matriculadas en el Registro de Matrículas español o con los acuerdos de cesión de responsabilidades correspondientes, el personal que realiza la revisión de aeronavegabilidad contactará con la Coordinación de Aeronavegabilidad (CA) de AESA.

8. SUSPENSIÓN, LIMITACIÓN, REVOCACIÓN Y RENUNCIA DE LA APROBACIÓN DEL PROGRAMA DE MANTENIMIENTO

8.1. 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.
- AESA, además, podrá adoptar las medidas necesarias según al artículo 72 y 74 del Reglamento Base (Reglamento 2018/1139), informando si es el caso al resto de estados miembros y EASA.

8.2. 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 oficina de registro en el caso de personas físicas.](#)



9. CAMBIOS RELEVANTES EN ESTA EDICIÓN

Edición inicial por cambio de formato.

Los cambios respecto a la última revisión con el formato anterior se muestran en [azul](#).

[Ver la tabla de registro de ediciones.](#)