

# Guía Evaluación de cargos responsables del Sistema de Gestión

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Edición inicial:</li> <li>- Cambio en la codificación de procedimientos, formatos y guías según <b>SIG-GD-P01-ITR01</b>, por lo que la edición pasa a ed. 01.</li> <li>- Sustituye a la guía <b>G-DSA-SG-03</b>.</li> <li>- <a href="#">Ver cambios relevantes en el apartado 9 de la guía.</a></li> <li>- <a href="#">Se amplía contenido y se añaden apartados para incluir la información relacionada con la información correspondiente con la inclusión del Sistema de Gestión en las organizaciones Parte 145 y POA.</a></li> </ul> <p>*Los cambios incorporados respecto a la anterior edición del procedimiento están marcados en azul.</p>

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
LSA	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA. (BOE 162, DE 8.7.2003) Y MODIFICACIONES POSTERIORES
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 Y MODIFICACIONES POSTERIORES
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 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
BR	REGLAMENTO (UE) N.º 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 (IR)	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. (REFUNDICIÓN DEL REGLAMENTO (CE) NO 2042/2003).
DECISION Nº 2020/002/R (AMC/GM)	EXECUTIVE DIRECTOR DECISION 2020/002/R OF 13 MARCH 2020, AMENDING THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO ANNEX I (PART-M), ANNEX II (PART-145), ANNEX III (PART-66), ANNEX IV (PART-147) AND ANNEX VA (PART-T) TO AS WELL AS TO THE ARTICLES OF COMMISSION REGULATION (EU) NO 1321/2014, AND ISSUING ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO ANNEX VB (PART-ML), ANNEX VC (PART-CAMO) AND ANNEX VD (PART-CAO) TO THAT REGULATION.
DECISION Nº 2021/009/R (AMC/GM)	EXECUTIVE DIRECTOR DECISION 2021/009/R OF 14 JUNE 2021 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', AND 'INSTRUCTIONS FOR CONTINUED AIRWORTHINESS (ICA)', 'INSTALLATION OF PARTS AND APPLIANCES THAT ARE RELEASED WITHOUT AN EASA FORM 1 OR EQUIVALENT'.
DECISION Nº 2022/011/R (AMC/GM)	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, 'AMC & GM TO PART-M, PART-145, PART-66, PART-CAMO, PART-CAO, AND TO ITS ARTICLES'.
DECISION Nº 2022/017/R (AMC/GM)	EXECUTIVE DIRECTOR DECISION 2022/017/R OF 2 SEPTEMBER 2022, ISSUING THE AMENDMENT TO THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO COMMISSION REGULATION (EU) N.º



REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
	1321/2014, 'AMC & GM TO PART-M, PART-CAMO' AND TO COMMISSION REGULATION (EU) N.º 965/2012, 'AMC & GM TO PART-ORO'.
REG. 965/2012	REGLAMENTO (UE) NO 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) NO 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
REG. 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.
REG. 748/2012	REGLAMENTO (UE) N.º 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

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO ( <i>AIR OPERATOR CERTIFICATE</i> )
AIRW	AERONAVEGABILIDAD. SE ENTENDERÁ POR CADA UNA DE LAS ORGANIZACIONES DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL Y CONTINUADA.
CAME	MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD ( <i>CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT EXPOSITION</i> )
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD ( <i>CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION</i> )
CEA	COORDINADOR DEL EQUIPO ACTUARIO
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DAEOA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS
DAI	DIVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD INICIAL
DOSV	DIRECTOR DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
DR	DIRECTOR RESPONSABLE
DSA	DIRECCIÓN/DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA ( <i>EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY</i> )
FCC	FUNCIÓN DE CONTROL DE CONFORMIDAD
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
JDAEA	JEFA DE DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
JDAEOA	JEFE DE DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS
JSSOA	JEFE DE SERVICIO DE SUPERVISIÓN DE OPERADORES AÉREOS
LSA	LEY DE SEGURIDAD AÉREA (LEY 21/2003)
MO	MANUAL DE OPERACIONES
MSG	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN
MOE	MANUAL DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO
OJT	ON THE JOB TRAINING
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
PA	PRINCIPAL DE AERONAVEGABILIDAD
PGIA	PROCEDIMIENTO GENERAL DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA DE LA DSA DE AESA



PO	PRINCIPAL DE OPERACIONES
POA	ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN
POE/POM	PRODUCTION ORGANISATION EXPOSITION/MANUAL
POATL	POA TEAM LEADER (JEFE DE EQUIPO POA)
PVC	PLAN DE VIGILANCIA CONTINUADA
RCC/RC	RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD / RESPONSABLE DE CALIDAD (RC SOLO APLICABLE A POA)
RD	REAL DECRETO
RIA	REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA (RD 98/2009)
RS	RESPONSABLE DE SEGURIDAD
SIPA	SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROCESOS AERONÁUTICOS
SG	SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM)
TAC	TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL
TTAA	TRABAJOS AÉREOS



## ÍNDICE

<b>1. OBJETO Y ALCANCE.....</b>	<b>7</b>
<b>2. DIRECTOR RESPONSABLE (DR) .....</b>	<b>8</b>
2.1. Posición en la organización.....	8
2.1.1. <i>Responsabilidad</i> .....	9
2.2. Formación básica .....	9
2.3. Formación específica .....	9
2.4. Experiencia.....	9
2.5. Evaluación y aceptación del Director Responsable (DR) .....	9
<b>3. RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD / CALIDAD (RCC/RC).....</b>	<b>10</b>
3.1. Posición en la organización.....	10
3.2. Formación y competencias .....	11
3.2.1. <i>Competencias básicas para operadores con aprobación AOC</i> .....	11
3.2.2. <i>Formación básica para organizaciones CAMO</i> .....	12
3.2.3. <i>Formación básica para organizaciones 145</i> .....	12
3.2.4. <i>Formación básica para organizaciones POA</i> .....	13
3.3. Formación específica .....	13
3.3.1. <i>Formación específica para organizaciones CAMO</i> .....	13
3.3.2. <i>Formación específica para organizaciones 145</i> .....	14
3.3.3. <i>Formación específica para organizaciones POA</i> .....	15
3.4. Experiencia.....	15
3.5. Evaluación y aceptación del Responsable de Control de Conformidad / Responsable de Calidad (RCC/RC).....	16
<b>4. RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS) .....</b>	<b>17</b>
4.1. Posición en la organización.....	17
4.2. Formación y competencias básicas .....	18
4.2.1. <i>Competencias básicas para operadores con aprobación AOC</i> .....	18
4.2.2. <i>Competencias básicas para organizaciones CAMO</i> .....	19
4.2.3. <i>Formación básica para organizaciones CAMO</i> .....	19
4.2.4. <i>Competencias básicas para organizaciones 145</i> .....	20
4.2.5. <i>Formación básica para organizaciones 145</i> .....	20
4.2.6. <i>Formación básica para organizaciones POA</i> .....	20
4.3. Formación específica .....	21
4.3.1. <i>Formación específica para organizaciones CAMO</i> .....	21
4.3.2. <i>Formación específica para organizaciones 145</i> .....	21
4.3.3. <i>Formación específica para organizaciones POA</i> .....	21
4.4. Experiencia.....	22



4.5.	Evaluación y aceptación del Responsable de Seguridad (RS) .....	22
<b>5.</b>	<b>PROGRAMA DE FORMACIÓN ESPECÍFICA .....</b>	<b>24</b>
5.1.	Responsable de Seguridad .....	24
5.1.1.	<i>OJT de CAMO</i> .....	24
5.1.2.	<i>OJT de 145</i> .....	25
5.2.	Responsable de Control de Conformidad .....	25
<b>6.</b>	<b>ACEPTACIÓN DE ORGANIZACIONES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS DE FAMILIARIZACIÓN .....</b>	<b>26</b>
<b>7.</b>	<b>REQUISITOS ADICIONALES .....</b>	<b>26</b>
7.1.	Relación contractual con la organización .....	26
<b>8.</b>	<b>REGISTROS .....</b>	<b>27</b>
<b>9.</b>	<b>CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN .....</b>	<b>27</b>

## 1. OBJETO Y ALCANCE

En la presente guía se establecen los **requisitos mínimos de formación y experiencia** que debe cumplir el **personal responsable** del **Sistema de Gestión** exigido por los Reglamentos (UE) N.º 1321/2014 en CAMO.A.200, [CAMO.A.305](#), [145.A.200](#) y [145.A.30](#), el Reglamento (UE) N.º 965/2012 en ORO.GEN.200 / ORO.GEN.210 y el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en [21.A.139](#).

Todos los registros que avalen el cumplimiento con los requisitos aquí determinados, tanto de formación como de experiencia, deben acreditarse documentalmente con carácter previo a la aceptación (titulaciones, vida laboral, etc.).

En lo que se refiere a la presentación de documento originales a lo largo de toda la guía, excepcionalmente, cuando la relevancia de estos 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 podrán requerir la exhibición del documento o de la información original.

En el caso de que la persona propuesta sea trabajador por cuenta propia o autónoma, tenga una relación laboral con otra empresa aeronáutica o no aeronáutica u ocupe puestos de responsabilidad o similares en otras organizaciones aprobadas dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, dicho hecho deberá reflejarse en la solicitud de aprobación de la organización a la hora de adjuntar la documentación de acreditación de conocimientos, formación y experiencia del personal. En estos casos, el inspector ha de tener en cuenta, a la hora de aceptar o no los cargos de responsables, los siguientes parámetros:

- Número de organizaciones.
- Número de localizaciones distintas (entendiendo localizaciones distintas como diferentes ciudades).
- Tipo de organización y alcance de las mismas.
- Plan de horas/hombre y horas dedicadas en cada centro.
- Plan de horas/hombre y horas disponibles, en cada centro, del personal que tiene a su cargo dedicadas a desarrollar sus funciones.

Estos parámetros se consideran un apoyo para conocer la relación del candidato con la organización y facilitar el proceso de evaluación final y/o recomendación del inspector.

El objeto de esta guía es establecer los requisitos mínimos de formación, competencias y experiencia que debe cumplir el personal responsable **propuesto** del Sistema de Gestión.

## 2. DIRECTOR RESPONSABLE (DR)

Ref.: CAMO.A.305(a), ORO.GEN.210, 145.A.30(a), 21.A.145.

### 2.1. Posición en la organización

El término Director Responsable se entiende como el Gerente Ejecutivo / Presidente / Director General / General Manager, etc. de la organización. Cuando el Director Responsable no es el Director Ejecutivo, la organización deberá demostrar que este tiene acceso directo al Director Ejecutivo y tiene la asignación de fondos necesaria para garantizar las actividades de gestión de la aeronavegabilidad continuada.

Deberá contar con autoridad en la organización para asegurar que todas las actividades incluidas en el alcance de sus aprobaciones se pueden financiar y llevar a cabo de acuerdo con los Reglamentos 1321/2014, 965/2012 y/o 748/2012, incluyendo la disponibilidad de todos los recursos necesarios.

Establecerá y promoverá una política de seguridad de acuerdo con CAMO.A.200, 145.A.200, ORO.GEN.200 y 21.A.139 y será el responsable último del Sistema de Gestión de la organización.

Deberá acreditar su capacidad de gestión y financiera sobre la organización por medio de poderes de los órganos de dirección, escrituras, contratos o cualquier otro tipo de evidencia documental.

El candidato a DR deberá aportar los poderes que demuestren la capacidad requerida en el marco del procedimiento de *Alta y modificación de datos societarios de administrados* (entorno SIPA).

En el caso de compañías aéreas que tengan concedida una licencia de explotación conforme al Reglamento (CE) 1008/2008, el DR deberá:

- Ser la misma persona, tanto para la CAMO como para el AOC [CAMO.A.305(b)(1)];
- Cumplir también el requisito de buena reputación (honorabilidad profesional) de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) 1008/2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (ver apartado 5.1.4 y Anexo II de la guía para la obtención de una licencia de explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo, *CAT-LIC-P01-GU01*).

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/licencias-de-explotacion>

Cuando una CAMO sea contratada de conformidad con el punto M.A.201(ea) por uno o más operadores que formen parte de una misma agrupación empresarial de transportistas aéreos, pero no de la misma entidad jurídica, dicho(s) operador(es) y la CAMO no tienen la obligación de nominar al mismo Director Responsable al tratarse de Sistemas de Gestión diferentes.

En el caso de que el DR sea extranjero, deberá disponer del NIE.

En el caso de organizaciones Parte 145 u organizaciones con aprobación POA, si el sistema de gestión es conjunto con el desarrollado en alguna de las aprobaciones anteriores, el candidato a DR debería ser la misma persona. En general, en organizaciones con varias aprobaciones, cuando estas compartan Sistema de Gestión, el DR deberá ser el mismo para todas, pues es el responsable último de dicho sistema.

### 2.1.1. Responsabilidad

Es el máximo responsable del Sistema de Gestión, asumiendo la responsabilidad final, en nombre de la organización, de implementarlo y mantenerlo. Es el responsable de aceptar la tolerabilidad de riesgo de seguridad establecida, es decir, el nivel aceptable de seguridad de las actividades de la organización.

Deberá firmar la política de seguridad en el Manual del Sistema de Gestión (MSG), la cual debe incluir un compromiso de mejora continua hacia los estándares más altos de seguridad para cumplir con todos los requisitos legales y estándares aplicables, considerar las mejores prácticas, proporcionar los recursos apropiados, hacer cumplir la seguridad como una responsabilidad principal de todos los gerentes y no culpar a nadie por informar algo que de otro modo no se habría detectado (cultura justa).

## 2.2. Formación básica

No se requiere específicamente ninguna formación básica para este cargo.

## 2.3. Formación específica

Deberá tener un conocimiento básico, aunque no técnico, según aplique, de los anexos I, II, Vb y Vc del Reglamento (UE) 1321/2014, si procede, del Reglamento (UE) 965/2012 en lo que sea de aplicación a su AOC y del anexo I del Reglamento (UE) 748/2012.

## 2.4. Experiencia

No se requiere específicamente ninguna experiencia para este cargo.

## 2.5. Evaluación y aceptación del Director Responsable (DR)

En el caso de solicitud de aprobación inicial como organización CAMO, 145, POA y, si procede, del AOC, se concertará al menos una reunión con el Director Responsable durante la evaluación para otorgar la aprobación, con el fin de comprobar que conoce el significado de la aprobación o aprobaciones, y la razón para firmar el compromiso adquirido por la organización de cumplir las políticas y los procedimientos especificados en el Manual del Sistema de Gestión, en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad CAMO.B.310 (b), en la Memoria de la Organización de Mantenimiento (MOE) 145.B.310 (b), en la Memoria de Organización de Producción (POE) 21.B.220 y en el Manual de Operaciones, según proceda.

El formato **DSA-SG-P01-F07** recoge el alcance del contenido de la reunión con el DR.

En el caso de Organizaciones 145 que desarrollen un Sistema de Gestión Propio (solo para esa aprobación), el formato de reunión con el DR es **AC-MTO-P01-F30** "Acta de reunión con el Director Responsable".

La aprobación del DR se formalizará a través de la aprobación de los manuales correspondientes a las diferentes aprobaciones de la organización que comparten el Sistema de Gestión.

### 3. RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD / CALIDAD (RCC/RC)

Ref.: CAMO.A.305 (a)(4), 145.A.30 (c), ORO.GEN.200, 21.A.139 (e), 21.A.145(c)(2).

La función del control de la conformidad podrá ser llevada a cabo por una persona o por varias. En el caso de organizaciones que soliciten o sean titulares de más de un certificado de organización dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución y su SG sea compartido entre diferentes aprobaciones (CAMO, AOC, 145, POA, etc.), se podrá definir un RCC para cada una de estas aprobaciones. En ese caso, el Director Responsable deberá identificar la persona que actúe como coordinador o “focal point” (AMC1 CAMO.A.305(a)(4); (a)(5) apartado (b) / AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) apartado (c)(7) / AMC1 145.A.30 (c); (ca) apartado (b)).

#### 3.1. Posición en la organización

Es el responsable de asegurar que las actividades que realiza la organización cumplen con todos los requisitos aplicables (incluyendo el cumplimiento de las actividades subcontratadas) y de asegurar que la organización desarrolla, implementa y revisa periódicamente un plan de auditorías, y que las acciones correctivas y correctoras derivadas del plan se implementan adecuadamente.

El RCC/RC de la organización debe demostrar que tiene acceso a todas las partes de la organización y organizaciones contratadas, si aplica.

El RCC **no podrá ser responsable** de ninguno de los **ámbitos productivos** de la organización, es decir, debe ser independiente de las actividades de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, y de mantenimiento no pudiendo ser ninguna de las personas nominadas de acuerdo con CAMO.A.305(a)(3), 145.A.30(b) (ej. Responsable de Aeronavegabilidad, Responsable de Mantenimiento) e, igualmente, para los operadores que cuenten con aprobación AOC y CAMO, no podrá ser ninguna de las personas nominadas de acuerdo con ORO.GEN.210(b) / ORO.AOC.135.

Si el cargo propuesto ocupa otros cargos dentro de la organización, como el caso de que el RCC sea la misma persona que el RS, deberá asegurarse de que se disponen de recursos suficientes para desarrollar ambas actividades según el tamaño, naturaleza y complejidad de la organización (AMC1 CAMO.A.305(a)(4);(a)(5) apartado (d) / AMC1 145.A.30(c);(ca) apartado (d) / AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) apartado (c)(5)). El Director Responsable tiene que asegurar que hay recursos disponibles en la organización para realizar ambas funciones.

En las organizaciones no complejas, las funciones y responsabilidades del RCC pueden ser asumidas por el DR, si este cuenta con la experiencia y conocimientos necesarios para llevarlas a cabo.

Si debido al tamaño y alcance de la organización y demostrando las competencias requeridas, una misma persona ejerce las funciones de DR, RCC y RS, la organización debe hacer una evaluación de la situación para evaluar los riesgos derivados de esta situación y aplicar las medidas mitigadoras correspondientes.

En el caso de que el RCC sea extranjero, deberá disponer del NIE.

### 3.2. Formación y competencias

Los requisitos de formación con los que deberá cumplir el RCC serán los siguientes, según la aprobación para la cual se le nomina:

Aprobación	Formación y competencias básicas	Formación específica
AOC	Ver apartado 3.2.1	N/A
CAMO	Ver apartado 3.2.2	Ver apartado 3.3.1
145	Ver apartado 3.2.3	Ver apartado 3.3.2
POA	Ver apartado 3.2.4	Ver apartado 3.3.3

Además de la formación mínima exigida en los siguientes subapartados, la organización deberá evaluar la necesidad de formación adicional específica para su personal, según requiera la actividad que desarrolla.

#### 3.2.1. Competencias básicas para operadores con aprobación AOC

Las competencias de un RCC deberán comprender, entre otras, las siguientes:

- Conocimiento adecuado de:
  - Los requisitos normativos de operaciones y de aeronavegabilidad aplicables a la organización;
  - Las partes de los manuales de la organización (MO y CAME) que son relevantes a su área de responsabilidad;
  - Las actividades realizadas por la organización, incluyendo las Especificaciones Operacionales del AOC;
  - Procesos y actividades de control de conformidad (auditoría/inspección/seguimiento y cierre de no conformidades, etc.).
  - El funcionamiento del sistema de gestión de la organización y de su papel como responsable de la función de control de conformidad que será parte de dicho sistema.

### 3.2.2. **Formación básica para organizaciones CAMO**

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 mantenimiento y/o la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; o
- Técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional a evaluar.

En caso de no estar en posesión de la titulación indicada en los puntos anteriores, este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia adicionales a los 5 años de experiencia ya requeridos en el apartado 3.4. Para que estos años de experiencia sean considerados como aceptables, deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con la gestión de aeronavegabilidad continuada y/o vigilancia de tales tareas.

En el caso de que la organización ya disponga de otra/s aprobación/es bajo el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, y la persona nominada al puesto ya ostente el mismo cargo en alguna de ellas, este requisito de formación básica podrá ser sustituido por un **programa de formación específica aceptado por AESA** que imparta conocimientos sobre estándares de mantenimiento y sobre los conceptos y principios del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Los detalles de dicho programa de formación específica se disponen en el apartado 5.

### 3.2.3. **Formación básica para organizaciones 145**

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 mantenimiento y/o la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; o
- Técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional a evaluar.

En caso de no estar en posesión de la titulación indicada en los puntos anteriores, este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia adicionales a los 5 años de experiencia ya requeridos en el apartado 3.4. Para que estos años de experiencia sean considerados como aceptables, deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con el mantenimiento y/o aeronavegabilidad continuada de aeronaves, motores y/o componentes de aeronaves y/o vigilancia de tales tareas.

En el caso de que la organización ya disponga de otra/s aprobación/es bajo el ámbito del Reglamento (UE) 2018/1139, y la persona nominada al puesto ya ostenta el mismo cargo en alguna de ellas, el requisito de formación básica puede ser sustituido por un **programa de formación específica aceptado por AESA**, de forma que adquiera un conocimiento adecuado de los estándares de mantenimiento y los conceptos y principios del mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada. Los detalles de dicho programa de formación específica se disponen en el apartado 5.

### 3.2.4. Formación básica para organizaciones POA

Será aceptable la siguiente formación básica:

- Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Técnico Aeronáutico u otra titulación universitaria relacionada con el ámbito de las funciones asignadas al cargo.

Este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia, adquiridos exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con el puesto para el que ha sido nominado.

## 3.3. Formación específica

### 3.3.1. Formación específica para organizaciones CAMO

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- Conocimientos de los anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO).
- Conocimientos de los anexos II (Parte 145) y Vd (Parte CAO), según aplique, y de métodos de mantenimiento.
- Conocimientos del anexo I (Parte 26) al Reglamento (UE) 2015/640, en caso de aplicar.
- Conocimientos en el Real Decreto 750/2014, si la organización gestionase aeronaves que realicen operación mixta (TAE.AER.GEN.100) o exclusiva (TAE.AER.GEN.200) según el mencionado Real Decreto.
- En el caso de que la organización gestione aeronaves que realicen operaciones bajo el Reglamento (CE) 1008/2008, conocimiento de las Especificaciones Operacionales del titular del AOC:
  - Contenido de las partes relevantes del Manual de Operaciones.
  - MEL.
  - Aprobaciones operacionales solicitadas.
  - Registro técnico del operador.
  - Sistema de gestión conjunto con el operador.
  - Procedimientos comunes entre varios departamentos, 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 el Manual de Operaciones, como el tratamiento de la MEL, etc.

Para el resto de las operaciones, fuera del alcance del Reglamento (CE) 1008/2008, solo se requerirá conocimiento de los requisitos y procedimientos operacionales que apliquen.

- Conocimientos del manual CAME de la organización.
- Formación en “Fuel Tank Safety” (Appendix III to AMC4 CAMO.A.305(g) - Fuel Tank Safety training) consistente en Nivel 1 + Nivel 2 + Refresco en los siguientes casos:
  - Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11/RM del Director Ejecutivo de EASA (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

- Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11/RM del Director Ejecutivo de EASA (CS-25), que contiene la enmienda 1 de la CS-25 o posterior en su base de certificación.
- Cursos de aeronaves de una muestra relevante de los tipos gestionados por la CAMO. Estos cursos deben ser, al menos, equivalentes a los cursos de familiarización requeridos en la Parte 66, Apéndice III, nivel 1, y pueden ser impartidos por una organización Parte 147, fabricante o cualquier otra organización aceptada por AESA (ver apartado 6).

Para todos los globos y 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 por una evaluación realizada por la autoridad competente.

- Conocimientos de factores humanos y sistemas de gestión basados en requisitos europeos (incluyendo la supervisión del cumplimiento) y el Anexo 19 de OACI; [que cumpla al menos con los medios aceptables detallados en AMC3 CAMO.A.305\(g\)](#).
- En el caso de aplicar la Parte T del Reglamento (UE) 1321/2014, aparte de los requisitos del punto CAMO.A.305, dispondrá de los conocimientos adecuados de los reglamentos aplicables en terceros países (T.A.706). Los conocimientos adecuados pueden demostrarse mediante la formación o la experiencia profesional relacionada con los reglamentos aplicables en terceros países o una combinación de formación y experiencia.

### 3.3.2. **Formación específica para organizaciones 145**

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- Conocimientos de la regulación aplicable, Reglamento (UE) 1321/2014 anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y II (Parte 145) y adicionalmente de los anexos Vc (CAMO) y/o Vd (Parte CAO) que correspondan.
- Conocimientos de factores humanos y sistemas de gestión basados en requisitos europeos (incluyendo la supervisión del cumplimiento) y el Anexo 19 de OACI; [que cumpla al menos con los medios aceptables detallados en AMC4 145.A.30 \(e\)](#).
- Conocimientos en Sistemas de Auditorías de Calidad.
- Conocimientos del manual MOE de la organización y su política de seguridad
- Formación en una muestra relevante de aeronaves, motores y componentes del alcance de la Organización Parte 145. Estos cursos deben ser, al menos, equivalentes a los cursos de familiarización requeridos en la Parte 66, Apéndice III, nivel 1, y pueden ser impartidos por una organización Parte 147, fabricante o cualquier otra organización aceptada por AESA (ver apartado 6).

Para globos y aeronaves de 2730Kg MTOM o menos, los cursos anteriores pueden ser sustituidos por una demostración de conocimientos ante AESA. Dichos conocimientos

pueden ser demostrados mediante evidencias documentadas o por una evaluación realizada por la autoridad competente.

- Formación en ensayos no destructivos del alcance de la organización Parte 145.
- Formación en los métodos de mantenimiento que sigue la organización.
- Formación en EWIS, CDCCL (si es necesaria, bajo evaluación de la organización), y “Fuel Tank Safety” (Appendix IV to AMC5 145.A.30 (e) y AMC2 145.B.200 (a) (3)).

### 3.3.3. **Formación específica para organizaciones POA**

Será aceptable acreditar:

- Formación en Reglamento (EU) 748/2012 (mínimo 12 horas).
- Conocimientos específicos de la Memoria de la Organización de Producción.
- Conocimientos específicos de las funciones y responsabilidades asignadas por la Organización.
- Formación en Sistemas de Calidad.
- Conocimientos específicos del Sistema de Calidad de la POA.
- Conocimientos de los principios de gestión de la seguridad.
- Conocimiento de factores humanos y de desempeño humano que están relacionados con sus tareas.
- Actualización periódica de la formación anteriormente citada.

### 3.4. **Experiencia**

Al menos 5 años de experiencia laboral, de los cuáles 2 años deberán ser en la industria aeronáutica en un puesto comparable y apropiado. El término “comparable” se entenderá **con** relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización. Un “puesto apropiado” se considera aquel que, de no ser idéntico al cargo propuesto (situación ideal), como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión. Esta experiencia en la industria aeronáutica debe llevar aparejada la práctica en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas seguras.

La experiencia laboral debe comprender:

- Sistemas de gestión, incluidos la función de control de conformidad;
- Las operaciones de la organización (en el caso de RCC de AOC).
- Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (en el caso de RCC de CAMO) y revisiones de aeronavegabilidad, si aplica.
- Mantenimiento y revisiones de aeronavegabilidad (en el caso de RCC de 145)
- Sistemas de calidad y planes de auditorías.
- Gestión de formación y competencia de personal.

- Mantenimiento de aeronaves, motores o componentes del alcance de la organización (en el caso de RCC de 145)
- Tareas de ensayos no destructivos del alcance de la organización (en el caso de RCC de 145).

En el caso de las organizaciones POA al menos 3 años de experiencia laboral relacionada con el alcance del puesto en el sector aeronáutico, de los cuales 1 año deberá ser reciente (en los últimos 3 años).

### **3.5. Evaluación y aceptación del Responsable de Control de Conformidad / Responsable de Calidad (RCC/RC)**

La comprobación del cumplimiento de los requisitos se realizará mediante una **evaluación documental** de los registros acreditativos presentados y una **entrevista personal**, en la que se evalúen dichos requisitos y la idoneidad para el puesto a desempeñar.

En caso de que existan **dudas respecto de la disponibilidad del cargo propuesto para cumplir con sus responsabilidades y funciones**, se solicitará **su vida laboral y/o un informe de las actividades que está realizando** y se evaluará la compatibilidad en base a ella.

Finalizada la evaluación completa y con resultado positivo, la aprobación del RCC/RC se formalizará a través de la aprobación de los manuales correspondientes a las diferentes aprobaciones de la organización que comparten el Sistema de Gestión.

## 4. RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS)

Ref.: CAMO.A.305(a)(5), ORO.GEN.200, 145.A.30 (ca), 21.A.145(c)(2).

La función del Responsable de Seguridad podrá ser llevada a cabo por una persona o por varias. En el caso de organizaciones que soliciten o sean titulares de más de un certificado de organización dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución y su SG sea compartido entre diferentes aprobaciones (CAMO, AOC, 145, etc.), se podrá definir un RS para cada una de estas aprobaciones. En ese caso, el Director Responsable deberá identificar la persona que actúe como *coordinador* o “*focal point*” (AMC1 CAMO.A.305(a)(4);(a)(5) apartado (a) / AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) apartado (a)(3)) / AMC1 145.A.30 (c);(ca) apartado (a)).

### 4.1. Posición en la organización

Es el responsable del desarrollo, implementación y actualización de un proceso efectivo de gestión de riesgos dentro de la organización. Debería ser un “senior manager” dentro de la organización para tener el grado de autoridad necesario para el ejercicio de sus funciones en materia de seguridad.

De forma general, el cargo de RS no es compatible con otros cargos responsables de los ámbitos operacionales (AOC) de la organización (*sí es compatible con cargos responsables correspondientes a la CAMO*). Sin embargo, en el caso de organizaciones no complejas, el RS podrá ser el DR, uno de los responsables referidos anteriormente o cualquier otra persona a un nivel de gestión adecuados, siempre y cuando dicha persona pueda actuar de forma independiente a otros responsables de la organización y tenga acceso directo al DR para tratar los asuntos de seguridad.

Además, la dedicación del RS debe ser tal que se garantice que la carga de trabajo que genere el mantenimiento y control del sistema sea asumible por este y por su personal de apoyo a través del departamento u oficina de seguridad. Si el cargo propuesto ocupa otros cargos dentro de la organización, por ejemplo, el de Responsable de Control de Conformidad (RCC), deberá asegurarse de que se disponen de recursos suficientes según el tamaño y naturaleza de la organización (AMC1 CAMO.A.305(a)(4);(a)(5) apartado (d) / AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) apartado (c)(5)) / AMC1 145.A.30 (c);(ca) apartado (d)). El Director Responsable tiene que asegurar que hay recursos disponibles en la organización para realizar ambas funciones.

Si debido al tamaño y alcance de la organización y demostrando las competencias requeridas, una misma persona ejerce las funciones de DR, RCC y RS, la organización debe hacer una evaluación de la situación para evaluar los riesgos derivados de esta situación y aplicar las medidas mitigadoras correspondientes.

En el caso de combinar las funciones de Responsable de Seguridad con las de Responsable de Mantenimiento, la organización tiene que asegurar que no hay conflicto de intereses asegurando la independencia al realizar las funciones asignadas para cada responsable. También debe tener disponibilidad compatible con la ejecución de ambas funciones por lo que dependiendo de su tamaño y complejidad la organización tiene que disponer de personal adicional para realizar ambas funciones.

En el caso de que el RS sea extranjero, deberá disponer del NIE.

## 4.2. Formación y competencias básicas

Los requisitos de formación con los que deberá cumplir el RS serán los siguientes, según la aprobación para la cual se le nomina:

Aprobación	Formación y competencias básicas	Formación específica
AOC	Ver apartado 4.2.1	N/A
CAMO	Ver apartado 4.2.2 y 4.2.3	Ver apartado 4.3.1
145	Ver apartados 4.2.4 y 4.2.5	Ver apartado 4.3.2
POA	Ver apartado 4.2.6	Ver apartado 4.3.3

Además de la formación mínima exigida en los siguientes subapartados, la organización deberá evaluar la necesidad de formación adicional específica para su personal, según requiera la actividad que desarrolla.

### 4.2.1. Competencias básicas para operadores con aprobación AOC

Las competencias de un RS para AOC deberán comprender, entre otras, las siguientes:

- Conocimiento adecuado de:
  - Las normas y métodos recomendados de OACI y de los requisitos y disposiciones europeos sobre gestión de seguridad;
  - Técnicas básicas de investigación de seguridad;
  - Factores humanos en la aviación;
  - Los requisitos normativos de operaciones y de aeronavegabilidad aplicables a la organización;
  - Las partes de los manuales de la organización que son relevantes a su área de responsabilidad;
  - Las actividades realizadas por la organización, incluyendo las Especificaciones Operacionales del AOC; y
  - El programa de FDM, si es aplicable a su AOC.
- Otras competencias adecuadas:
  - La promoción de una cultura de seguridad positiva;
  - Habilidades interpersonales, de influencia y liderazgo;
  - Habilidades de comunicación oral y escrita;
  - Gestión de datos, habilidades analíticas y de resolución de problemas;
  - Integridad profesional.

#### 4.2.2. **Competencias básicas para organizaciones CAMO**

Las competencias de un RS para CAMO deberán comprender, entre otras, las siguientes:

- Conocimiento de las normas de OACI y los requisitos europeos sobre gestión de la seguridad;
- Comprensión de los sistemas de gestión, incluidos los sistemas de seguimiento del cumplimiento;
- Comprensión de la gestión de riesgos;
- Comprensión de las técnicas de investigación de seguridad y metodologías de causa raíz;
- Comprensión de factores humanos;
- Comprensión y promoción de una cultura de seguridad positiva;
- Habilidades interpersonales y de liderazgo, y la capacidad de influir en el personal;
- Habilidades de comunicación oral y escrita;
- Habilidades de gestión de datos, analíticas y de resolución de problemas.

#### 4.2.3. **Formación básica para organizaciones CAMO**

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 mantenimiento y/o la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; o
- Técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional a evaluar.

En caso de no estar en posesión de la titulación indicada en los puntos anteriores, este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia adicionales a los 5 años de experiencia ya requeridos en el apartado 4.4. Para que estos años de experiencia sean consideramos como aceptables, deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con la gestión de aeronavegabilidad continuada y/o vigilancia de tales tareas.

En el caso de que la organización ya disponga de otra/s aprobación/es bajo el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, y la persona nominada al puesto de RS ya ostenta el mismo cargo en alguna de ellas, este requisito de formación básica podrá ser sustituido por un **programa de formación específica aceptada por AESA** que imparta conocimientos sobre estándares de mantenimiento y sobre los conceptos y principios del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Los detalles de dicho programa de formación específica se disponen en el apartado 5 de la guía.

#### 4.2.4. **Competencias básicas para organizaciones 145**

Las competencias de un RS para 145 deberán comprender, entre otras, las siguientes:

- Conocimiento de las normas de OACI y los requisitos europeos sobre gestión de la seguridad;
- Comprensión de los sistemas de gestión, incluidos los sistemas de seguimiento del cumplimiento;
- Comprensión de la gestión de riesgos;
- Comprensión de las técnicas de investigación de seguridad y metodologías de causa raíz;
- Comprensión de factores humanos;
- Comprensión y promoción de una cultura de seguridad positiva;
- Habilidades interpersonales y de liderazgo, y la capacidad de influir en el personal;
- Habilidades de comunicación oral y escrita;
- Habilidades de gestión de datos, analíticas y de resolución de problemas.

#### 4.2.5. **Formación básica para organizaciones 145**

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 mantenimiento y/o la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; o
- Técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional a evaluar.

En caso de no estar en posesión de la titulación indicada en los puntos anteriores, este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia adicionales a los 5 años de experiencia ya requeridos en el apartado 4.4. Para que estos años de experiencia sean considerados como aceptables, deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada de aeronaves, motores y componentes de aeronaves y/o vigilancia de tales tareas.

En el caso de que la organización ya disponga de otra/s aprobación/es bajo el ámbito del Reglamento (UE) 2018/1139, y la persona nominada al puesto de RS ya ejerce el mismo cargo en alguna de ellas, el requisito de formación básica para organizaciones 145 podrá ser sustituido por una **formación específica aceptada por AESA** que imparta conocimientos sobre estándares de mantenimiento y sobre los conceptos y principios del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

#### 4.2.6. **Formación básica para organizaciones POA**

Será aceptable la siguiente formación básica:

- Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Técnico Aeronáutico u otra titulación universitaria relacionada con el ámbito de las funciones asignadas al cargo.

Este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia, adquiridos exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con el puesto para el que ha sido nominado.

### 4.3. Formación específica

#### 4.3.1. Formación específica para organizaciones CAMO

Se deberá acreditar la misma formación específica que para el cargo de RCC (apartado 3.3.1.).

#### 4.3.2. Formación específica para organizaciones 145

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- Conocimientos de la regulación aplicable, Reglamento (UE) 1321/2014 anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y II (Parte 145) y adicionalmente de los anexos Vc (CAMO) y/o Vd (Parte CAO) que correspondan.
- Conocimientos de factores humanos y sistemas de gestión basados en requisitos europeos (incluyendo la supervisión del cumplimiento) y el Anexo 19 de OACI; que cumpla al menos con los medios aceptables detallados en AMC4 145.A.30 (e).
- Conocimientos del manual MOE de la organización y su política de seguridad.
- Formación en una muestra relevante de aeronaves, motores y componentes del alcance de la Organización Parte 145. Estos cursos deben ser, al menos, equivalentes a los cursos de familiarización requeridos en la Parte 66, Apéndice III, nivel 1, y pueden ser impartidos por una organización Parte 147, fabricante o cualquier otra organización aceptada por AESA (ver apartado 6).

Para globos y aeronaves de 2730Kg MTOM o menos, los cursos anteriores pueden ser sustituidos por una demostración de conocimientos ante AESA. Dichos conocimientos pueden ser demostrados mediante evidencias documentadas o por una evaluación realizada por la autoridad competente.

- Formación en ensayos no destructivos del alcance de la organización Parte 145, si procede
- Formación en los métodos de mantenimiento que sigue la organización.
- Formación en EWIS, CDCCL (si es necesaria, bajo evaluación de la organización), y “Fuel Tank Safety” (Appendix IV to AMC5 145.A.30 (e) y AMC2 145.B.200 (a) (3)) si aplica.

#### 4.3.3. Formación específica para organizaciones POA

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- Formación en Reglamento (UE) 748/2012 (mínimo 12 horas).

La competencia de la persona que asume la función de Responsable de Seguridad debe incluir, pero no limitarse a, lo siguiente:

- Conocimientos generales de la Memoria de la Organización de Producción.

- Conocimientos específicos de las funciones y responsabilidades asignadas por la Organización.
- Conocimientos del Sistema de Gestión de la Seguridad de la POA.
- Conocimiento de los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y los requisitos de la UE para la Gestión de la Seguridad.
- Conocimientos de los sistemas de gestión, incluidos los sistemas de seguimiento del cumplimiento.
- Conocimientos de la gestión de riesgos.
- Conocimientos de las técnicas de investigación de seguridad.
- Conocimientos de Factores Humanos, incluidos HP (Human Performance) y limitaciones.
- Conocimientos de la cultura de seguridad positiva y de su promoción.
- Experiencia operativa relacionada con las actividades de la organización.
- Actualización periódica de la formación anteriormente citada.

#### 4.4. Experiencia

Al menos 5 años de experiencia laboral relevante y documentada, de los cuales 2 años deberán ser en la industria aeronáutica en un puesto apropiado o comparable. El término “comparable” se entenderá con relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización. Un “puesto apropiado” se considera aquel que, de no ser idéntico al cargo propuesto (situación ideal), como mínimo, guarda relación y contribuye a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión (ej. participación en investigaciones de accidentes/incidentes, realización de auditorías al sistema de gestión, participación en la implementación de sistemas de gestión, experiencia en el área de factores humanos, etc.). Esta experiencia en la industria aeronáutica debe llevar aparejada la práctica en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas seguras.

La experiencia laboral debe comprender:

- Sistemas de gestión, incluidos la gestión de seguridad;
- La gestión de riesgos; y
- Las operaciones de la organización (en el caso de RS de AOC).
- Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (en el caso de RS de CAMO).

En el caso de las organizaciones POA al menos 3 años de experiencia laboral relacionada con el alcance del puesto en el sector aeronáutico, de los cuales 1 año deberá ser reciente (en los últimos 3 años).

#### 4.5. Evaluación y aceptación del Responsable de Seguridad (RS)

La comprobación del cumplimiento de los requisitos se realizará mediante una evaluación documental de los registros acreditativos presentados y una entrevista personal, en la que se evalúen dichos requisitos y la idoneidad para el puesto a desempeñar.



En caso de que existan dudas respecto de la disponibilidad del cargo propuesto para cumplir con sus responsabilidades y funciones, se solicitará su vida laboral y/o un informe de las actividades que está realizando y se evaluará la compatibilidad en base a ella.

Finalizada la evaluación completa y con resultado positivo, la aprobación del RS se formalizará a través de la aprobación de los manuales correspondientes a las diferentes aprobaciones de la organización que comparten el Sistema de Gestión.

## 5. PROGRAMA DE FORMACIÓN ESPECÍFICA

Según los medios aceptables de cumplimiento **AMC1 CAMO.A.305(c)** y **AMC1 145.A.30(cc)**, en el caso de que la organización ya disponga de otra/s aprobación/es bajo el ámbito del Reglamento (UE) 2018/1139, y la persona nominada al puesto de RCC o RS ya ostente el mismo cargo en alguna de ellas, los requisitos de formación básica indicados en los apartados 3.2.2, 3.2.3, 4.2.3 y 4.2.5, según aplique, podrán ser sustituido por un programa de formación específica que imparta conocimientos sobre **estándares de mantenimiento** y sobre los conceptos y principios del **mantenimiento de la aeronavegabilidad**.

El contenido del programa de formación específica o formación práctica (en adelante OJT, acrónimo de “*On-the-Job Training*”) será definido por el equipo de actuación y dependerá del cargo a evaluar. El OJT deberá ser recogido documentalmente a través de un libro de registros o *logbook*.

A la finalización del OJT, el equipo de actuación revisará el *logbook* completado y realizará una **entrevista personal** a la persona propuesta con el fin de evaluar los conocimientos adquiridos durante este.

Este alivio no es aplicable a organizaciones que forman parte de una agrupación empresarial única y que exista entre ellas un contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad según el Apéndice I de la Parte M, ya que son entidades jurídicas diferentes.

### 5.1. Responsable de Seguridad

Se requerirán, al menos, **dos semanas** de OJT en la nueva aprobación solicitada y **una semana** en otras aprobaciones a determinar.

Ejemplo 1: RS aprobado en AOC se propone como RS de CAMO. Se exigirá un OJT de dos semanas en la CAMO y de una semana en un 145 (preferiblemente durante el mantenimiento de una aeronave gestionada por la CAMO), contratado o propio.

Ejemplo 2: RS aprobado en AOC se propone como RS de 145. Se exigirá un OJT de dos semanas en el 145 y de una semana en la CAMO.

Ejemplo 3: RS aprobado en CAMO se propone como RS de 145. Se exigirá un OJT de dos semanas en el 145.

#### 5.1.1. OJT de CAMO

Deberá incluir, al menos, las siguientes tareas:

- 1) Desarrollo del Programa de Mantenimiento (AMP).
- 2) Fiabilidad de Programas de Mantenimiento, si aplica.
- 3) Metodología MSG y proceso MRB.
- 4) Tareas de gestión de aeronavegabilidad y principios generales.
- 5) Conceptos de aeronavegabilidad inicial y principios generales.

- 6) Actividades de planificación del mantenimiento (tareas de planificación de mantenimiento, emisión de órdenes de trabajo, registros de paquetes de trabajo y de certificados de puesta en servicio).
- 7) Gestión de entradas en parte de vuelo (technical logbook, TLB) por parte de la CAMO.
- 8) Relación entre CAMO y subcontratistas, si aplica.
- 9) Revisión de aeronavegabilidad, si aplica.
- 10) Permisos de vuelo, si aplica.
- 11) Tareas de aeronavegabilidad continuada recogidas en la Parte M, subparte C.
- 12) Tareas de CAMO recogidas en CAMO.A.315.
- 13) Manual de la organización CAMO (CAME).
- 14) Normativa aplicable.

### 5.1.2. OJT de 145

Deberá incluir, al menos, las siguientes tareas:

- 1) Realización y certificación de tareas de mantenimiento en aeronave, motor o componente.
- 2) Gestión y obtención de componentes y equipos.
- 3) Gestión de instalaciones de mantenimiento (hangar, taller, línea).
- 4) Rectificación de defectos.
- 5) Estándares de mantenimiento utilizados en los talleres.
- 6) Gestión de entradas en parte de vuelo por parte del 145.
- 7) Elaboración de tarjetas de trabajo.
- 8) Gestión de personal y acreditación de los certificadores.
- 9) Relación entre el 145 y los subcontratistas, si aplica.
- 10) Estándares de mantenimiento, componentes y emisión de CRS (según Parte M, subparte D, E y H).
- 11) Manual de organización (MOE).
- 12) Normativa aplicable.

## 5.2. Responsable de Control de Conformidad

Se requerirá de un OJT definido en cada caso por el equipo de actuación, basado en el perfil de la persona propuesta.

## 6. ACEPTACIÓN DE ORGANIZACIONES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS DE FAMILIARIZACIÓN

Ver apartado 10 de la guía [AC-CAMO-P01-DT02 de Aceptación de Personal](#) y apartado 9 de la guía [AC-MTO-P01-DT04](#) de Aceptación de Personal.

## 7. REQUISITOS ADICIONALES

### 7.1. Relación contractual con la organización

Existen [las siguientes](#) formas posibles de contratación entre la organización y el cargo propuesto:

1. Contrato entre organización y trabajador por cuenta ajena:
  - Indefinido.
  - [Formativo](#).
  - [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 \(UE\) 965/2012, Reglamento \(UE\) 1321/2014y Reglamento \(UE\) nº 748/2012\) que establecen dichas responsabilidades](#).

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.

Se permitirá 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](#).

## 8. REGISTROS

Los registros generados por AESA asociados a este procedimiento, así como todas las copias de los documentos aportados por los solicitantes, deben ser conservadas durante el periodo de al menos 4 años a partir del cese en su puesto. Estos documentos se incluirán en el expediente SIPA correspondiente.

## 9. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

- Esta guía sustituye a la guía **G-DSA-SG-03**.
- Se amplía el ámbito de aplicación del SG a las organizaciones Parte 145 y POA.
- Para organizaciones con varias aprobaciones dentro del marco del Reglamento (UE) 2018/1139, se incluye la posibilidad de disponer de un RS y/o RCC para cada aprobación incluida en el SG.
- Se eliminan los procesos incluidos dentro del procedimiento de *Alta y modificación de datos societarios de administrados* (entorno SIPA).
- Los requisitos de formación básica y específica para organizaciones CAMO se adaptan a los medios aceptables de cumplimiento AMC1 CAMO.A.305(c).
- Se actualizan los requisitos contractuales con las disposiciones del Real Decreto-ley 32/2021 y se elimina el requisito de presentar una relación contractual entre la organización y el cargo nominado.
- Se incluyen los requisitos relacionados con los futuros cambios del Reglamento (UE) n.º 748/2012.
- Se incluye un nuevo apartado 5 y se reenumeran los siguientes, incluyendo un programa de formación específica de OJT para los cargos de RS o RCC/RC.