

Guía Evaluación de cargos responsables del Sistema de Gestión

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	10/03/2023	<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 a la guía G-DSA-SG-03. Ver cambios relevantes en el apartado 9 de la guía. 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.
02	05/12/2024	<ul style="list-style-type: none"> Se introducen cambios menores de redacción. Se incluye en el apartado de formación específica del RCC para organizaciones CAMO el requisito de conocer el Sistema de Gestión armonizado con el operador, si aplicase. Se corrigen los requisitos de experiencia para el RS en el entorno CAMO.
03	09/07/2025	<ul style="list-style-type: none"> Adaptación de los requisitos del Director Responsable a la nueva normativa Parte IS. Inclusión de un nuevo Responsable (Responsable de la Seguridad de la Información, RSI) como requisito Parte IS Inclusión de requisitos específicos de la Parte IS con respecto del personal de la organización con acceso a sistemas e información críticos.
04	13/11/2025	<ul style="list-style-type: none"> Se añaden requisitos para la evaluación y aceptación del RSI y del CRP. Se reordenan en un único apartado la evaluación y aceptación de todos los cargos responsables.
05	Desde Publicación	<p>Ver apartado 13 de este documento.</p> <p><i>*Los cambios incorporados respecto a la anterior edición del procedimiento están marcados en azul.</i></p>

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
LSA	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA.
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
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
REAL DECRETO 203/2021	REAL DECRETO 203/2021, DE 30 DE MARZO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE ACTUACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DEL SECTOR PÚBLICO POR MEDIOS ELECTRÓNICOS
REGLAMENTO (UE) Nº 201/1139	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
REGLAMENTO (UE) Nº 1321/2014	REGLAMENTO (UE) N.º 1321/2014 DE LA COMISIÓN DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2014 SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS, COMPONENTES Y EQUIPOS Y SOBRE LA APROBACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES Y PERSONAL QUE PARTICIPAN EN DICHAS TAREAS. (REFUNDICIÓN DEL REGLAMENTO (CE NO 2042/2003).

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
REGLAMENTO (UE) Nº 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
REGLAMENTO (CE) Nº 1008/2008	REGLAMENTO (CE) N.º 1008/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 2008, SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS EN LA COMUNIDAD.
REGLAMENTO (UE) Nº 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
REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/203	Reglamento de ejecución (UE) 2023/203 de la Comisión de 27 de octubre de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos relativos a la gestión de los riesgos relacionados con la seguridad de la información.
REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2022/1645	Reglamento Delegado (UE) 2022/1645 de la Comisión de 14 de julio de 2022 por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los requisitos relativos a la gestión de los riesgos relacionados con la seguridad de la información que puedan repercutir sobre la seguridad aérea destinados a las organizaciones contempladas en los Reglamentos (UE) 748/2012 y (UE) 139/2014 de la Comisión.

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

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (<i>AIR OPERATOR CERTIFICATE</i>)
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/GERENTE 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 APROBADA
POE/POM	PRODUCTION ORGANISATION EXPOSITION/MEMORIA EXPLICATIVA DE LA ORGANIZACIÓN DE PRODUCCIÓN
POATL	POA TEAM LEADER (JEFE DE EQUIPO POA/PRINCIPAL 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 INTEGRADO DE PROCESOS AERONÁUTICOS
SG	SISTEMA DE GESTIÓN (MANAGEMENT SYSTEM)

ÍNDICE

1.	OBJETO Y ALCANCE.....	7
2.	DIRECTOR/GERENTE RESPONSABLE (DR).....	8
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
3.	RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD / CALIDAD (RCC/RC).....	10
3.1.	Posición en la organización.....	10
3.2.	Formación y competencias básicas	11
3.2.1.	<i>Competencias básicas para operadores con aprobación AOC.....</i>	11
3.2.2.	<i>Formación básica para organizaciones CAMO</i>	11
3.2.3.	<i>Formación básica para organizaciones 145.....</i>	12
3.2.4.	<i>Formación básica para organizaciones POA.....</i>	12
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
4.	RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS)	17
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>	19
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
5.	PERSONA RESPONSABLE COMÚN (CRP)	23
6.	RESPONSABLE DE LA SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN (RSI)	24

7.	PERSONAL DE LA ORGANIZACIÓN CON ACCESO A SISTEMAS E INFORMACIÓN CRÍTICOS ..	26
8.	PROGRAMA DE FORMACIÓN ESPECÍFICA	27
8.1.	Responsable de Seguridad	27
8.1.1.	<i>OJT de CAMO</i>	<i>27</i>
8.1.2.	<i>OJT de 145.....</i>	<i>28</i>
8.2.	Responsable de Control de Conformidad	28
9.	ACEPTACIÓN DE ORGANIZACIONES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS DE FAMILIARIZACIÓN	29
10.	REQUISITOS ADICIONALES	29
10.1.	Relación contractual con la organización	29
11.	REGISTROS	30
12.	EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DE CARGOS RESPONSABLES	30
12.1.	Director Responsable y Persona Responsable Común	30
12.2.	Responsable de Control de Cumplimiento (RCC), Responsable de Seguridad (RS) y Responsable de Seguridad de la Información (RSI)	30
13.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN	31

1. OBJETO Y ALCANCE

En la presente guía se establecen los **requisitos mínimos de formación, competencias 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.200A, CAMO.A.305, 145.A.200, 145.A.200A y 145.A.30, el Reglamento (UE) N.º 965/2012 en ORO.GEN.200, ORO.GEN.200A y ORO.GEN.210 y el Reglamento (UE) n.º 748/2012 en 21.A.139, 21.A.139A y 21.A.145.

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 equipo de evaluación 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.

2. DIRECTOR/GERENTE 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/Gerente 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 **correspondientes**.

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 (UE) 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/o 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. **En el caso de cambio de DR en la organización, la aportación de los poderes que demuestren la capacidad requerida se realizará junto con el resto de documentación presentada en la solicitud de aprobación de cambios.**

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.seguridadeaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/licencias-de-explotacion>

En general, en organizaciones con varias aprobaciones, cuando estas compartan un Sistema de Gestión Conjunto, el DR deberá ser el mismo para todas, pues es el responsable último de dicho sistema.

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 compañías aéreas, 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.

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 y promover la política de seguridad, 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, del Reglamento (UE) 965/2012 en lo que sea de aplicación a su AOC y del anexo I del Reglamento (UE) 748/2012.

El Director/Gerente Responsable/Head of Design (DR) deberá acreditar conocimientos básicos de la regulación aplicable de la Part-IS y ser capaz de explicar los objetivos generales de los Reglamentos (UE) 2023/203 y 2022/1645, de acuerdo con los puntos IS.I.OR.240 y IS.D.OR.240 respectivamente, y sus implicaciones para la organización.

2.4. Experiencia

No se requiere específicamente ninguna experiencia para este cargo.

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/calidad 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/RC para cada una de estas aprobaciones. En ese caso, el Director/Gerente 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) / AMC1 21.A.145(c)(2)(c)).

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 y subcontratadas, si aplica.

El RCC/RC **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 de mantenimiento, y de producción; no pudiendo ser ninguna de las personas nominadas de acuerdo con CAMO.A.305(a)(3), 145.A.30(b) y 21.A.145(c) (ej. Responsable de Aeronavegabilidad, Responsable de Mantenimiento, Responsables de Producción, Responsables de Plantas, Responsables de Cadena de Suministro, etc.) 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/RC 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), AMC2 21.A.145(a)(a) y (b)). El Director/Gerente 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/RC pueden ser asumidas por el DR, si este cuenta con la experiencia y conocimientos requeridos en los siguientes subapartados.

Si debido al tamaño y alcance de la organización y demostrando las competencias requeridas, una misma persona ejerce las funciones de DR, RCC/RC 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/RC sea extranjero, deberá disponer del NIE.

3.2. Formación y competencias básicas

Los requisitos de formación y competencias con los que deberá cumplir el RCC/RC serán los siguientes, según la aprobación para la cual se le nombra:

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 por el equipo actuario.

Este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia, adicionales a los 5 años requeridos en el apartado 3.4. Para que estos años de experiencia adicionales sean considerados como aceptables, deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con la gestión de aeronavegabilidad continuada y/o 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) n.º 2018/1139, y la persona nominada al puesto ya ostente el cargo de RCC 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 8.

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 2 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 8.

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 o conocimientos específicos:

- 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 o armonizado con este, si aplica.
 - 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, 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 9).

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.
- En el caso en que la CAMO forme parte de una agrupación empresarial de compañías aéreas y firme un contrato con algún operador de la agrupación de acuerdo con el Anexo I a la Parte M:
 - Conocimiento sobre los procedimientos del operador relacionado con el seguimiento del contrato;
 - formación en:
 - políticas y procedimientos, responsabilidades, obligaciones, deberes y áreas de interfaz con el operador;
 - líneas de comunicación con el operador; y
 - procedimientos específicos del operador, tales como procedimientos operativos, utilización de software personalizado, uso del sistema de registro técnico de la aeronave y disposiciones de interoperabilidad.

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 9).

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 Explicativa de la Organización de Producción (POE).
- Conocimientos específicos de las deberes y responsabilidades asignadas por la Organización.
- Formación en Sistemas de Gestión de Calidad (p.e. norma ISO 9001).
- Conocimientos específicos del Sistema de Gestión de la POA.
- Conocimiento de factores humanos y de desempeño humano que están relacionados con sus tareas.
- Actualización periódica cada 2 años 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, según aplique:

- Sistemas de gestión, incluidos la función de control de conformidad/calidad.
- 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).
- Gestión con terceras partes de la Organización sobre asuntos relacionados con el Sistema de Gestión (Calidad). Por ejemplo, relaciones con DOAs, MOAs, subcontratistas, vendors, etc.
- Gestión documental de procedimientos, certificados, instrucciones, libros de trabajo, etc., relacionados con calidad.

En el caso de las organizaciones POA aparte de los puntos anteriores, se podrá tener en cuenta al menos 3 años de experiencia laboral relacionada con el alcance del puesto en el sector aeronáutico, de los cuales la mitad (50%) deberá ser reciente (en los últimos 3 años).

4. RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS)

Ref.: CAMO.A.305(a)(5), ORO.GEN.200, 145.A.30 (ca), 21.A.145(c)(2) y 21.A.139(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) y AMC1 21.A.145(c)(2)(d)).

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 o cualquier otro cargo 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/Calidad (RCC/RC), 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) y AMC2 21.A.145(a)(a) y (b)). El Director/Gerente 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/RC 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/Producción, 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 y competencias 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	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.

Este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia, adicionales a los 5 años 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 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 ostenta el cargo de RS 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 8 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 2 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.), [teniendo en cuenta que en el caso de la Formación en “Fuel Tank Safety” \(Appendix III to AMC4 CAMO.A.305\(g\) - Fuel Tank Safety training\), deberá consistir en Nivel 1 + Nivel 2 + Refresco.](#)

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 9).

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).
 - Conocimientos específicos de la Memoria Explicativa de la Organización de Producción (POE) y su Política de seguridad.
 - Conocimientos específicos de las deberes y responsabilidades asignadas por la Organización.
 - Formación en Sistemas de Gestión de Calidad (p.e. norma ISO 9001).

- Conocimientos específicos del Sistema de Gestión de la POA.
- Conocimiento de factores humanos y de desempeño humano que están relacionados con sus tareas.
- Actualización periódica cada 2 años de la formación anteriormente citada.
- Conocimientos del Sistema de Gestión de la POA. Incluyendo como mínimo los siguientes apartados:
 - Sistemas de seguimiento del cumplimiento de seguridad.
 - Gestión de Riesgos.
 - Técnicas de Investigación de seguridad.
 - Gestión de Cultura justa y positiva de seguridad.
- Conocimiento de los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y los requisitos de la UE para la Gestión de la Seguridad. (p.e. formación SMS, formación en anexo 19 OACI, etc.).
- Conocimientos de factores humanos y sistemas de gestión basados en requisitos europeos (incluyendo la supervisión del cumplimiento) y el Anexo 19 de OACI.

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).
- Mantenimiento de aeronaves, motores o componentes (en el caso de RS de 145).
- Experiencia operativa relacionada con las actividades de la Organización (en el caso de RS de POA).

En el caso de las organizaciones POA aparte de los puntos anteriores, se podrá tener en cuenta al menos 3 años de experiencia laboral relacionada con el alcance del puesto en el sector aeronáutico, de los cuales la mitad (50%) deberá ser reciente (en los últimos 3 años).

5. PERSONA RESPONSABLE COMÚN (CRP)

La Persona Responsable Común, en los casos en los que exista, es el responsable operativo de implementar y mantener el Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (ISMS) actuando como enlace técnico y organizativo entre las distintas áreas de la empresa y el Director Responsable.

Con respecto de su relación jerárquica y funcional con el Director Responsable, el CRP debe rendir cuentas garantizándole una gestión eficaz de seguridad de la información e informando sobre el estado del ISMS, incidentes de seguridad, auditorías y cumplimiento.

A continuación, se indican los requisitos que debe cumplir el Personal Responsable Común en caso de que exista:

1. Autoridad y capacidad de decisión:

El CRP debe tener la **autoridad suficiente dentro de la organización** para actuar y tomar decisiones en materia de seguridad de la información.

2. Competencia profesional:

Debe demostrar conocimientos y experiencia en gestión de la seguridad de la información, incluyendo:

- Conocimiento de los marcos normativos aplicables (como ISO/IEC 27001, NIS 2, etc.).
- Experiencia en gestión de riesgos de ciberseguridad.
- Capacidad para coordinar con otras áreas de la organización y con autoridades competentes.

3. Responsabilidad en la implementación del ISMS:

El CRP es responsable de supervisar la implementación y mantenimiento del Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (ISMS), asegurando que:

- Se definan claramente los activos críticos y el alcance del ISMS.
- Se establezca una política de seguridad alineada con los objetivos de la organización.
- Se adopte un marco de gestión de riesgos adecuado.
- Se gestionen adecuadamente los incidentes de seguridad.
- Se implementen mecanismos de reporte internos y externos

4. Coordinación y comunicación:

Debe facilitar la comunicación entre los distintos niveles de la organización y con las autoridades regulatorias, especialmente en caso de incidentes o auditorías.

5. Integración con otros sistemas de gestión:

El CRP debe asegurar que el ISMS esté integrado con otros sistemas de gestión existentes en la organización, como los de calidad o seguridad operacional.

6. RESPONSABLE DE LA SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN (RSI)

La organización deberá nominar a un Responsable de la Seguridad de la Información (RSI), de acuerdo con los puntos IS.I.240 (e) / IS.D.OR.240(e) y el **“Application of the european cybersecurity skills framework to aviation”**, el Responsable de Seguridad de la Información será el encargado de presentar las estrategias y políticas de seguridad de la información para su aprobación por la dirección de la organización. La figura del Responsable de la Seguridad de la Información es clave para garantizar la protección de los sistemas de información en el sector aeronáutico.

NOTA: En el caso de las organizaciones que hayan conseguido una aprobación de su solicitud de derogación, **no tendrán que nominar una persona con el cargo de RSI**, sin embargo, la organización:

- i. Deberá identificar en su manual una persona o grupo de personas encargadas de asegurar que las condiciones que permitieron la obtención de la derogación se siguen manteniendo.
- ii. Esta persona o grupo de personas no serán considerados como personal responsable aceptado por AESA.
- iii. Esta persona o grupo de personas deberá poseer los conocimientos necesarios de la Part IS así como conocimiento suficiente para poder evaluar y controlar que las condiciones de la derogación se mantienen dentro de la organización.

En general sus habilidades clave deben estar las capacidades de definir, implementar, comunicar y mantener objetivos, requisitos, estrategias y políticas de seguridad de la información alineadas con los objetivos de la organización. Asimismo, deberá:

1. **Gestión del SGSI:** Supervisar la implementación, mantenimiento y mejora continua del SGSI.
2. **Evaluación y tratamiento de riesgos:** Coordinar la identificación, evaluación y mitigación de riesgos relacionados con la seguridad de la información.
3. **Gestión de incidentes:** Establecer procedimientos para la detección, respuesta y recuperación ante incidentes de seguridad.
4. **Notificación de incidentes:** Actuar como punto de contacto con la autoridad competente para la notificación de incidentes.
5. **Supervisión de proveedores:** Asegurar que las actividades subcontratadas cumplan con los requisitos de seguridad.
6. **Documentación y registros:** Mantener el Manual de Gestión de Seguridad de la Información (MGSI) y conservar los registros pertinentes.
7. **Formación y concienciación:** Promover la cultura de seguridad dentro de la organización.
8. **Planificación de personal:** Garantizar la disponibilidad de personal cualificado para las funciones de seguridad.

Para ello, el Responsable de Seguridad de la Información deberá demostrar:

- i. Capacidad para realizar las funciones indicadas en este punto para que pueda detectar vulnerabilidades y determinar estrategias para proteger la información.
- ii. Conocimientos en ciberseguridad y en normativa Part-IS.
- iii. Conocimientos en la regulación sectorial de las aprobaciones de las cuales es responsable.

7. PERSONAL DE LA ORGANIZACIÓN CON ACCESO A SISTEMAS E INFORMACIÓN CRÍTICOS

Según la normativa EASA Parte IS, el personal de una organización que tiene acceso a sistemas e información críticos debe cumplir con una serie de requisitos específicos para garantizar la seguridad de la información y la continuidad de las operaciones aeronáuticas.

Este personal representa una de las **principales superficies de ataque** en el entorno aeronáutico. La normativa reconoce que **errores humanos, negligencia o desconocimiento** pueden ser tan peligrosos como un ataque externo. Por ello, la gestión de este personal es un pilar esencial del **Sistema de Gestión de Seguridad de la Información (SGSI)**.

Teniendo en cuenta lo indicado en los párrafos anteriores:

- La organización debe identificar claramente a todo el personal que tiene acceso a sistemas o información crítica.
- El personal debe contar con formación específica en seguridad de la información, adecuada a sus funciones.
- La organización debe incluir los requisitos de esta parte en el plan de formación continua para mantener actualizados los conocimientos frente a nuevas amenazas.
- La organización debe garantizar que el personal sea consciente de los riesgos y de su papel en la protección de los activos de información.
- Debe existir una planificación de disponibilidad del personal clave para asegurar la continuidad operativa en caso de incidentes.
- El acceso a sistemas críticos debe estar basado en el principio de mínimo privilegio.
- Se deben implementar controles de acceso técnico y administrativo, incluyendo autenticación fuerte y registros de actividad.
- Además, como requisitos generales para el personal de la Organización con acceso a sistemas e información crítica se requiere:
 - i. Para el personal con acceso de “usuario a los sistemas” e información críticos (lectura y consulta): La formación interna debe ir enfocada hacia la concienciación de los requisitos de la PART-IS.
 - ii. Para el personal con acceso ilimitado a los sistemas e información críticos (edición): La formación interna debe ir enfocada al conocimiento en ciberseguridad y en normativa Part-IS.

8. 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.

Este punto no es aplicable para POA. En el caso que una organización disponga de otra(s) aprobación(es) fuera del reglamento (UE) 748/2012, con independencia que la persona nominada al puesto de RC o RS ya ostenté el mismo cargo en alguna de ellas, deberá cumplir con los requisitos especificados en el punto 5 para dichos cargos.

8.1. 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.

8.1.1. 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.

8.1.2. 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 145.050).
- 11) Manual de organización (MOE).
- 12) Normativa aplicable.

8.2. 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.

9. 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*.

10. REQUISITOS ADICIONALES

10.1. 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) 1321/2014 y Reglamento (UE) 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.

11. 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.

12. EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DE CARGOS RESPONSABLES

12.1. Director Responsable y Persona Responsable Común

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 (Persona Responsable Común) 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 Explicativa de la Organización de Producción (POE) 21.B.220 y en el Manual de Operaciones, según proceda.

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

12.2. Responsable de Control de Cumplimiento (RCC), Responsable de Seguridad (RS) y Responsable de Seguridad de la Información (RSI)

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, RS o RSI se formalizará a través de la aprobación de los manuales correspondientes a las diferentes aprobaciones de la organización que comparten el Sistema de Gestión.

13. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

- La presentación de toda la documentación relacionada con el DR se realiza en el marco del procedimiento mediante el cual se solicita el cambio.
- Se corrigen los requisitos de Formación específica en Fuel Tank Safety (FTS) para organizaciones CAMO para el RCC y el RS en los apartados 3.3.1 y 4.3.1, correspondientemente, adecuándolo al Appendix III to AMC4 CAMO.A.305(g).