

Guía de Sistemas de Gestión entre AOC y CAMO con contrato



REGISTRO DE EDICIONES

EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	Desde publicación	Primera edición

REFERENCIAS

CÓDIGO	TÍTULO
REG. (UE) 2018/1139	REGLAMENTO (UE) Nº 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 SEGURIDAD AÉREA DE LA UNIÓN EUROPEA, Y POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) NO 2111/2005, (CE) NO 1008/2008, (UE) NO 996/2010, (UE) NO 376/2014 Y DIRECTIVAS 2014/30/UE Y 2014/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, Y DEROGA EL REGLAMENTO (CE) NO 552/2004 Y (CE) NO 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y DEL REGLAMENTO (CEE) NO 3922/91 DEL CONSEJO.
REG. (UE) 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. (UE) 1321/2014	REGLAMENTO (UE) Nº 1321/2014 DE LA COMISIÓN DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2014 SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS, COMPONENTES Y EQUIPOS Y SOBRE LA APROBACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES Y PERSONAL QUE PARTICIPAN EN DICHAS TAREAS

LISTADO DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AMC	MEDIOS DE CUMPLIMIENTO ACEPTABLES (<i>ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE</i>)
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (<i>AIR OPERATOR CERTIFICATE</i>)
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (<i>CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION</i>)
DR	DIRECTOR RESPONSABLE
FRMS	SISTEMA DE GESTIÓN DEL RIESGO DE FATIGA (<i>FATIGUE RISK MANAGEMENT SYSTEM</i>)
GM	MATERIAL GUÍA (<i>GUIDANCE MATERIAL</i>)
RCGMA	RESPONSABLE DEL CONTRATO DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
RS	RESPONSABLE DE SEGURIDAD
SRB	COMITÉ DE SEGURIDAD (<i>SAFETY REVIEW BOARD</i>)

ÍNDICE

1.	OBJETO Y ALCANCE.....	4
2.	DEFINICIONES.....	4
3.	REQUISITOS PARA USAR LA MISMA CAMO [M.A.201(EA)].....	4
4.	ARMONIZACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN (GM1 CAMO.A.200(E))	5
4.1.	GENERAL [GM1 CAMO.A.200(e)].....	5
4.2.	ELEMENTOS QUE DEBEN INCLUIR LOS SISTEMAS DE GESTIÓN ARMONIZADOS [AMC1 M.A.201(EA)].....	5
4.3.	ESTÁNDARES DE GRUPO [GM1 M.A.201(EA)]	6
4.4.	COMUNICACIÓN Y HALLAZGOS [AMC2 CAMO.A.150]	7
5.	INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA REGISTRO TÉCNICO DE AERONAVES [GM1 M.A.306(B)].....	7
6.	RESPONSABILIDADES Y CONTRATO [GM2 M.A.201(EA)].....	7
7.	IDIOMA COMÚN [AMC2 M.A.201(EA)].....	9
8.	RESPONSABLE DEL CONTRATO DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (RCGMA).....	9
9.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN/REVISIÓN	10

1. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de este documento es recopilar y resumir los requisitos relativos a la armonización entre los Sistemas de Gestión de dos o más organizaciones que forman parte de una misma agrupación empresarial de compañías aéreas.

El alcance incluye a Operadores Aéreos con Certificado (AOC) y Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO) que forman parte de una misma agrupación empresarial de compañías aéreas y que han acordado la gestión de la aeronavegabilidad continuada de las aeronaves que operan.

No aplica al caso en que AOC y CAMO son parte de la misma organización y, por tanto, comparten un mismo Sistema de Gestión.

2. DEFINICIONES

Agrupación empresarial de compañías aéreas [GM2 M.A.201(ea)]: conjunto de compañías aéreas en las que una organización ejerce una influencia dominante o el control sobre el resto, directa o indirectamente en virtud de la propiedad, la participación financiera, el derecho a designar una dirección o un órgano de supervisión, las normas que la rigen, u otros.

Armonización de sistemas de gestión (Art. 2 Reg. 1321/2014): proceso coordinado mediante el cual los Sistemas de Gestión de dos o más organizaciones interactúan y comparten información y métodos para alcanzar objetivos comunes o coherentes en el control de la seguridad operacional y la conformidad/cumplimiento.

3. REQUISITOS PARA USAR LA MISMA CAMO [M.A.201(EA)]

Una misma CAMO podrá asumir la responsabilidad de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves operadas por dos operadores con AOC dentro de la misma agrupación empresarial de compañías aéreas si se cumplen los siguientes requisitos:

1. La **CAMO está aprobada** de conformidad con el anexo Vc (Parte CAMO) con respecto a las aeronaves objeto de gestión;
2. Pertenece a la **misma agrupación empresarial** de compañías aéreas que los operadores;
3. Existe un **contrato** específico entre la CAMO y el titular del AOC que no está aprobado como CAMO en cuyo apartado 7 se describen la elegibilidad del contrato y las obligaciones adicionales para ambos, de acuerdo con el Anexo I a la Parte M;
4. La CAMO tiene su **sede principal** en el territorio al que se aplican los Tratados; y
5. Los sistemas de gestión de las organizaciones AOC y CAMO que celebren un contrato están **armonizados** entre sí.

Antes de la firma del contrato, el operador evaluará a la CAMO para asegurarse de que tiene la capacidad y los medios necesarios para cumplir con este.

4. ARMONIZACIÓN DE LOS SISTEMAS DE GESTIÓN (GM1 CAMO.A.200(E))

4.1. GENERAL [GM1 CAMO.A.200(e)]

Si las organizaciones que forman parte de una agrupación empresarial de compañías aéreas deciden facilitar la armonización de sus sistemas de gestión mediante estándares de grupo, estos cubrirán los métodos y procedimientos comunes o coherentes.

La armonización de los sistemas de gestión requiere un intercambio amplio y continuo de información sobre la identificación de peligros, los métodos de gestión de riesgos para la seguridad operacional, las decisiones estratégicas, las medidas y acciones de seguridad, el control del cumplimiento y las buenas prácticas.

Dentro de una misma agrupación empresarial de compañías aéreas, la **CAMO desempeña un papel clave** en la cooperación entre los operadores que la utilizan y en la armonización entre su sistema de gestión y el de los operadores que la contraten.

Por otro lado, dado que los sistemas de gestión de los operadores deben armonizarse con el sistema de gestión de la CAMO, también se armonizarán entre sí.

4.2. ELEMENTOS QUE DEBEN INCLUIR LOS SISTEMAS DE GESTIÓN ARMONIZADOS [AMC1 M.A.201(EA)]

Dos sistemas de gestión armonizados deberán incluir, al menos:

1. **Un foro común para compartir resultados y conclusiones de los Comités de Seguridad (SRB) de cada organización.** Debe ser atendido por los Directores Responsables, Responsables de Seguridad y cualquier otra persona nominada relevante. Ese foro puede, por ejemplo, tomar la forma de reuniones conjuntas regulares de las SRBs de las organizaciones.
2. **Intercambio regular de los resultados y conclusiones de la función de control de conformidad y de la supervisión por parte de la/s autoridad/es competente/s.** Este intercambio de información proporciona conciencia, análisis e identificación de peligros.
3. **Políticas y objetivos de seguridad comunes o coherentes.** Nota: establecer objetivos de seguridad comunes o coherentes no impide que las organizaciones definan objetivos de seguridad adicionales y/o específicos para adaptarse al entorno local/especificidades/operaciones y/o a la performance de seguridad de la organización, según corresponda.
4. **Procesos clave de gestión de seguridad comunes o coherentes.** Ver AMC1 CAMO.A.200(a)(3). Procesos que son establecidos por la CAMO y sus operadores contratantes, a menos que esos procesos se relacionen con actividades o procedimientos que sean específicos de una de esas organizaciones (p. ej., sistema de gestión del riesgo de fatiga (FRMS)).
5. **Mecanismos de cooperación para reacciones rápidas ante preocupaciones graves.**

6. **Mecanismos de cooperación para asegurar que se coordinen acciones adecuadas a nivel de agrupación si hay hallazgos en una organización que afecten a la armonización entre los sistemas de gestión.**
7. **Mecanismos de cooperación para gestionar los cambios en los elementos armonizados de los sistemas de gestión.** Para que dichos cambios produzcan su efecto al mismo tiempo.

Los procedimientos de la CAMO y del operador/es que formen parte de la misma agrupación empresarial de compañías aéreas y firmen un contrato, según el Anexo I a la Parte M, deben describir cómo se logra la interfaz y armonización entre los sistemas de gestión, y especificar los registros que deben mantenerse en relación con esta.

4.3. ESTÁNDARES DE GRUPO [GM1 M.A.201(EA)]

Dependiendo del tamaño de la agrupación empresarial de compañías aéreas y de la naturaleza y complejidad de sus actividades, una manera eficiente de armonizar los sistemas de gestión de las organizaciones es desarrollando colectivamente **estándares de grupo que sean aprobados por un Consejo de Administración** del grupo u órgano de gobernanza similar. Estos estándares de grupo pueden incluir disposiciones para la monitorización de las obligaciones de las partes que han firmado el contrato establecido de acuerdo con el Apéndice I a la Parte M.

Los **estándares del grupo incluyen:**

- métodos y procedimientos para abordar los procesos clave de gestión de la seguridad;
- identificación de los diferentes operadores y la CAMO;
- identificación y detalles de contacto de los miembros del Consejo de Administración o del órgano de gobernanza similar; y
- gestión de los cambios que afecten a los estándares del grupo, por ejemplo, el proceso de consulta.

Los **estándares del grupo pueden documentarse:**

- en un documento común, al que se hace referencia en el apartado 7.1 del contrato;
- en el manual del sistema de gestión de cada organización, en cuyo caso el apartado 7.1 del contrato únicamente incluirá una referencia a la parte relevante de los manuales de las organizaciones; o
- en el apartado 7.1 del propio contrato.

El Consejo de Administración u órgano de gobernanza similar está compuesto por los Directores Responsables de las organizaciones y **un miembro coordinador**. Los nombres de estos se incluyen directamente, o por referencia a un documento común, en el contrato, y se deberán actualizar en caso de cambio de personal.

El **miembro coordinador:**

- puede ser uno de los Directores Responsables u otra persona (si varios operadores utilizan la misma CAMO, se recomienda que sea un empleado de la CAMO).

- su rol incluye, pero no se limita a lo siguiente:
 - asegurar que se consideren todas las perspectivas;
 - definir los estatutos del Consejo y asegurar que se cumplan;
 - coordinar la toma de decisiones;
 - asegurar que la documentación esté actualizada;
 - asegurar la revisión de las normas del grupo;
 - asegurar el intercambio regular de comunicación y que se realicen reuniones; y
 - coordinar la integración de una organización en, o, si corresponde, su salida de la agrupación empresarial.

4.4. COMUNICACIÓN Y HALLAZGOS [AMC2 CAMO.A.150]

Si la/s autoridad/es competente/s o el control de conformidad de alguna de las organizaciones que forman parte de la agrupación empresarial de compañías aéreas detectan un hallazgo que afecta la armonización entre los diferentes sistemas de gestión, la organización correspondiente debe informar al resto para tomar acciones apropiadas. La CAMO y el/los operador/es deben acordar un canal para dicha comunicación.

Si la agrupación empresarial de compañías aéreas utiliza estándares de grupo comunes para facilitar la armonización de los sistemas de gestión, la CAMO debería informar del hallazgo al Consejo de Administración del grupo u órgano de gobernanza similar.

5. INTEROPERABILIDAD DEL SISTEMA REGISTRO TÉCNICO DE AERONAVES [GM1 M.A.306(B)]

Si una CAMO es contratada (de conformidad con el punto M.A.201(ea)) por operadores que forman parte de una única agrupación empresarial de compañías aéreas y tienen la intención de transferir regularmente aeronaves de un titular de AOC a otro dentro del grupo, se espera que la CAMO garantice que:

- exista un sistema interoperable de registro técnico de aeronaves para todos los operadores asociados; y
- se definan formatos de datos e intercambio de datos comunes.

6. RESPONSABILIDADES Y CONTRATO [GM2 M.A.201(EA)]

Cada organización aprobada es responsable de su propio sistema de gestión, incluso si dentro de la agrupación empresarial de compañías aéreas se siguen normas, políticas o procedimientos comunes.

La responsabilidad de cada organización aprobada no se ve afectada por el hecho de formar parte de una agrupación empresarial de compañías aéreas. La compañía aérea sigue siendo la

responsable última del **mantenimiento de la aeronavegabilidad** de las aeronaves que opera, incluso si el operador decide contratar la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO. En ese caso, el operador ya no es **responsable de realizar las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad**, ya que esa responsabilidad se transfiere a la CAMO contratada.

Adicionalmente y, debido a la existencia del contrato entre la CAMO y el operador, deberán considerarse los siguientes requisitos adicionales:

- Antes de la firma del contrato, el operador deberá evaluar a la CAMO para asegurarse de que tiene la capacidad y los medios necesarios para cumplir con este.
- En el propio contrato:
 - Obligaciones de la CAMO (según apartado 5.1 Apéndice I Parte M)
 - Obligaciones del operador (según apartado 5.2 Apéndice I Parte M)
 - Descripción clara de cómo se cumplen las condiciones descritas en M.A.201(ea) (según apartado 7.1 Apéndice I Parte M). En particular, deberá describir cómo se armonizan entre sí los sistemas de gestión individuales de las organizaciones.
 - Obligaciones adicionales de la CAMO (según apartado 7.2 Apéndice I Parte M):
 1. Conocer el procedimiento del operador relacionado con el seguimiento del contrato;
 2. obtener el acuerdo del operador antes de subcontratar tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad, si aplica;
 3. informar inmediatamente a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula siempre que la aeronave no sea presentada a la organización de mantenimiento aprobada por el operador tal y como solicita la CAMO, cuando no se respete el presente contrato o cuando el contrato sea denunciado por cualquiera de las partes;
 4. proporcionar formación al personal del operador para garantizar que comprenden las disposiciones de la CAMO y asegurar que su personal recibe la formación adecuada por parte del operador.
 - Obligaciones adicionales del operador (según apartado 7.3 Apéndice I Parte M):
 1. desarrollar procedimientos de interfaz con la CAMO para abordar la expedición y prórroga del certificado de revisión de la aeronavegabilidad de las aeronaves que opera;
 2. en caso de necesidades de mantenimiento imprevistas en lugares donde no se haya contratado a ninguna organización de mantenimiento aprobada de conformidad con el anexo II (Parte 145), informar inmediatamente a la CAMO;
 3. informar inmediatamente a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula siempre que el contrato sea denunciado por cualquiera de las partes;

4. proporcionar formación al personal de la CAMO para garantizar que comprenden las obligaciones del operador y asegurar que su personal recibe la formación adecuada por parte de la CAMO.

7. IDIOMA COMÚN [AMC2 M.A.201(EA)]

Para garantizar que todas las partes involucradas puedan cumplir con sus responsabilidades, los manuales (o parte de ellos) y los procedimientos de la CAMO que comprometan o relacionen al operador/es de la agrupación empresarial de compañías aéreas con el que exista un contrato deben estar, al menos, en un idioma común.

Cuando alguno de los operadores se encuentre en un Estado miembro diferente a España, se recomienda que el idioma común sea el inglés.

Si el idioma común elegido no es el castellano y el equipo de actuación lo solicita, estos documentos deberán estar acompañados de una traducción al castellano y una declaración por parte de la organización indicando que esta es válida, sin requerir traducción jurada alguna.

8. RESPONSABLE DEL CONTRATO DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (RCGMA)

El Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA), es un cargo del operador aéreo que, en ninguna circunstancia puede pertenecer a la CAMO contratada, para evitar conflicto de intereses.

Debe cumplir con los siguientes requisitos, según AMC1 ORO.AOC.135 (a)(4):

- a) Experiencia práctica y experiencia en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas operacionales seguras.
- b) Conocimiento en profundidad de:
 - i. los requisitos y procedimientos operacionales
 - ii. especificaciones de operaciones incluidas en el AOC
 - iii. las partes relevantes del Manual de Operaciones y
 - iv. la Memoria de Gestión de la Aeronavegabilidad Continuada (CAME) de la CAMO contratada
- c) Conocimiento de:
 - i. principios de Factores Humanos y
 - ii. sistemas de gestión de la seguridad, incluyendo el control de conformidad, basados en los Reglamentos de la UE y el Anexo 19 de la OACI.
- d) Cinco años de experiencia previa en trabajos relevantes al cargo que ocupa, de los cuales dos deben haber sido en la industria aeronáutica, en un cargo apropiado

- e) Titulación técnica o ingeniería; pudiendo ser Técnico de Mantenimiento de Aeronaves junto con formación adicional aceptable por la autoridad. Este requisito puede ser sustituido por tres años de experiencia en mantenimiento de aeronaves o aeronavegabilidad continuada adicionales a las indicadas en el apartado (d). Esos 3 años deberán incluir una combinación adecuada de experiencia en tareas relacionadas con el mantenimiento de aeronaves y/o la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y/o la vigilancia de dichas tareas;
- f) Conocimiento en profundidad de:
 - i. el contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
 - ii. las interfaces de los sistemas de gestión de la organización, y
 - iii. la forma de lograr la armonización de dichos sistemas de gestión;
- g) Conocimiento de una muestra pertinente del tipo o tipos de aeronaves operadas por la organización, adquirido mediante un curso de formación formalizado; dicho curso deberá tener, como mínimo, un nivel equivalente al de la Parte 66 [anexo III del Reglamento (UE) n.º 1321/2014], apéndice III, nivel 1, "Familiarización general", y podrá ser impartido por una organización conforme a la Parte 147 [anexo IV del Reglamento (UE) n.º 1321/2014], por el fabricante, por la CAMO o por cualquier otra organización aceptada por la autoridad competente; por "muestra pertinente" se entenderá que el curso correspondiente deberá abarcar aeronaves y sistemas de aeronaves típicos operados por la organización; y
- h) Conocimiento del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

9. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN/REVISIÓN

No aplicable. Primera edición.