

GUÍA

**EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL
MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
(CAME)**

REGISTRO DE EDICIONES

EDICIÓN	Fecha de EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN/REVISIÓN DEL DOCUMENTO
1.0	28/02/2020	24/03/2020	Edición Inicial: Nuevos Reglamentos (UE) 2019/1383 y 2019/1384
1.1	31/07/2020	16/12/2020	Modificaciones relacionadas con la publicación de los nuevos procedimientos SMS (P-DSA-SG-01) y Aprobaciones de programa de mantenimiento (P-DSM-PMTO-01)
1.2	30/08/2020	Desde publicación	<ul style="list-style-type: none"> - Incorporación de cambios recibidos en el buzón CAMO y corrección de erratas. - Inclusión descripción instalaciones CAMO sección 0.2. - Inclusión procedimiento de los casos contemplados para aprobación indirecta de Programa de Mantenimiento para aeronaves Parte M (trasladado desde el procedimiento P-DSM-PMTO-01). - Nuevo procedimiento relativo a los formatos de Plan de Horas/Hombre y Planes de Formación. - Inclusión de requisitos de aeronavegabilidad correspondiente a las Aprobaciones Operacionales RVSM y LVO.

UNIDADES IMPLICADAS EN EL PROCEDIMIENTO

UNIDAD EMISORA	UNIDADES EN EL ALCANCE
Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA)	Coordinación de Aeronavegabilidad / DSA

LISTA DE DESTINATARIOS

UNIDAD	UNIDAD
Directora DSA	OSV 3
Coordinadora de Operaciones Aéreas y Aeronavegabilidad	OSV 4
Coordinadora de Aeronavegabilidad	OSV 6
Jefa División de Aprobaciones y Estandarización de Aeronavegabilidad	OSV 7
OSV1	OSV 8
OSV2	

DOCUMENTOS ANEXOS

CÓDIGO del DOCUMENTO	TÍTULO	Edición
N/A	N/A	N/A

FORMATOS

CÓDIGO del FORMATO	TÍTULO	Edición
N/A	N/A	N/A

Índice de Contenidos

1.	INTRODUCCIÓN.....	4
2.	OBJETO Y ALCANCE	4
3.	PARTE 0.- ORGANIZACIÓN GENERAL, POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD.....	5
4.	PARTE 1.- PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD	12
5.	PARTE 2.- PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN.....	27
6.	PARTE 3.- MANTENIMIENTO CONTRATADO	28
7.	PARTE 4.- PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD	30
8.	PARTE 4B.- PROCEDIMIENTOS DE AUTORIZACIÓN DE VUELO	36
9.	PARTE 5.- FORMATOS/LISTADOS/CONTRATOS	38
10.	PARTE 6.- PARTE T.....	39
11.	PARTE 7.- SUPLEMENTOS	43
12.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN/REVISIÓN	49
13.	DOCUMENTOS DE REFERENCIA	49
14.	LISTA DE ACRÓNIMOS	52

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
		DSA
DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		

1. INTRODUCCIÓN

En esta guía se especifican los criterios básicos para la evaluación del manual CAME presentado por la organización.


2. OBJETO Y ALCANCE

El propósito de este manual es contener todos los procedimientos, medios y métodos de la Organización CAMO. El cumplimiento con estos contenidos asegurará el cumplimiento con los requisitos de la Parte M, Parte ML y Parte CAMO de los Reglamentos (UE) 2019/1383 y 2019/1384 que modifican al Reglamento (UE) 1321/2014.

Consideraciones sobre la Parte T del Reglamento 1321/2014 (Anexo Va).

En el caso que la Organización de Gestión del Mantenimiento gestione aeronaves matriculadas en un tercer país cuya supervisión de seguridad operacional no ha sido delegada a un Estado Miembro bajo régimen dry lease-in por un operador aprobado de acuerdo al Reglamento 1008/2008, la organización cumplirá, adicionalmente, con la Parte T.

En el Manual de la Organización de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAME), se incluirán los requisitos del *apartado 10* de la presente guía.

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

3. PARTE 0.- ORGANIZACIÓN GENERAL, POLÍTICA Y OBJETIVOS DE SEGURIDAD

0.1	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300		CAMO.A.305 AMC1 CAMO.A.305 (a)
<p>Política de Seguridad, Objetivos y compromiso corporativo del Director Responsable.</p> <p>Comprobar que contiene al menos la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> Una declaración firmada por el Director Responsable (y refrendada por el director ejecutivo, si es diferente), confirmando que se cumplirá con las partes CAMO, el anexo I (parte M) y el anexo Vter (parte ML) y los procedimientos asociados según el AMC1 CAMO.A.300(a) (1). <p><i>Nota:</i> Cualquier modificación realizada en el texto de la declaración mencionada anteriormente, no deberá alterar la intención del texto original.</p> <p>Cuando cambie el Director Responsable de la Organización, esta deberá asegurarse de que el nuevo firme dicha declaración a la mayor brevedad posible, como parte de la aceptación por parte de la autoridad.</p> <p><i>Nota:</i> Si no se realizase dicha acción, podría invalidar la aprobación como Organización CAMO.</p>				
0.2	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.315	CAMO.A.125 AMC1 CAMO.A.125(d)(3) CAMO.A.215 AMC1 CAMO.A.215
<p>Información general y alcance de los trabajos</p> <p>Esta sección debe detallar cómo la Organización (incluyendo al operador cuando la operación está sujeta al Reglamento CE 1008/2008 o la Organización completa cuando tiene otras aprobaciones) cumple con las obligaciones detalladas en la Parte M/ML y en la parte CAMO.</p> <p>Comprobar que contiene al menos la siguiente información:</p> <p>a. Facultades de la Organización. La Organización debe detallar claramente en el manual las facultades de acuerdo a CAMO.A.125, para las que está solicitando la aprobación o continuidad como Organización CAMO. Las facultades aprobadas por la autoridad en el manual deberán coincidir con las detalladas en su certificado de aprobación como Organización CAMO.</p> <p><i>Nota 1:</i> Cuando la Organización CAMO contrate las RA's a otras organizaciones CAMO, deberá detallarse la relación entre ambas y los procedimientos a seguir.</p> <p>b. Breve descripción de la Organización: descripción en términos generales de cómo está estructurada la Organización bajo la gestión del Director Responsable con una referencia al organigrama de la Organización referenciado en 0.4.</p> <p>c. Descripción de cómo la Organización se asegurará de que cada cliente propietario proporcione toda la información necesaria (horas, ciclos, etc.) para cumplir con CAMO.A.315.</p> <p>d. Relación con otras organizaciones (si aplica):</p>				

Compañía principal/secundaria: descripción de la relación específica que tiene con otros miembros del grupo al que pertenezca.

Consortios: especificación del resto de los miembros, así como del objetivo del consorcio. En el caso de consorcios internacionales: CAME y procedimientos del consorcio, así como aprobaciones de cualquier autoridad competente que apliquen.

- Para Operadores sujetos al Reglamento (CE) 1008/2008: Organizaciones de Mantenimiento Parte 145 contratadas (base/línea).
- Para el resto: Organizaciones con las que tiene acuerdo de mantenimiento.
- Organizaciones a las que han subcontratado tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

e. Tipo de operación: información completa del tipo de operaciones: comercial, trabajos aéreos, no comercial, regular/chárter, etc.

f. Alcance de los trabajos que se considere constituyen la aprobación.

Nota: La aprobación CAMO es parte del AOC de los operadores sujetos al Reglamento (CE) 1008/2008. CAMO.A.125

Instalaciones

Comprobar que el manual contiene al menos una descripción general de las instalaciones de la Organización e indicación de su localización, donde el personal detallado en CAMO.A.305 pueda realizar el trabajo asignado en condiciones adecuadas (planificación, sistema de gestión, registros técnicos, almacén, etc.).

La autoridad competente podrá acordar que estas tareas se lleven a cabo desde una oficina siempre que se considere que hay espacio suficiente y que cada tarea puede llevarse a cabo sin perturbaciones indebidas. El alojamiento de oficinas debe incluir también una biblioteca técnica adecuada y un espacio para la consulta de documentos.

0.3	Ref.	CAMO.A.300	CAMO.A.305 CAMO.A.200	AMC1 CAMO.A.305 (a) AMC1 CAMO.A.305 (a)(3)
-----	------	------------	--------------------------	---

Personal de gestión

Este capítulo es esencial dado que es el único punto que permite determinar el cumplimiento del requisito CAMO.A.305. La Organización debe hacer un análisis de las tareas que va a realizar, cómo se van a dividir o combinar dichas tareas, cómo se asignan las responsabilidades, cómo se establece la carga de trabajo y los requisitos del personal para realizar dichas tareas. Cuando se produzcan cambios significativos, deberá volver a realizarse dicho análisis por parte de la Organización CAMO.

La Organización debe determinar el “plan de Horas/Hombre” de la CAMO mencionado anteriormente, para permitir a AESA evaluar la adecuación de los medios humanos de los que dispone. No deben aprobarse Manuales con este punto insuficientemente desarrollado.

Se deberá incluir el “plan de Horas/Hombre” como un formato del CAME, pero la cumplimentación del mismo, al ser un documento vivo, se revisará en el PVC.

De esta forma, si la organización realiza alguna modificación en ese documento, y en función de cómo se realice la gestión de cambios en la organización, el manual podría no ser revisado y aprobado por AESA. Si hay cambios significativos en la organización, tales como incrementos importantes de flota tanto puntuales como progresivos, se deberá informar a AESA, y ésta tendrá que aprobar los cambios, o no, en función de cómo se realice la gestión de cambios en la organización (CAMO.A.130).

Es por ello que la Organización tiene que desarrollar en el CAME el procedimiento a seguir para la actualización del “plan de Horas/Hombre” y su notificación o solicitud de aprobación a AESA, en función del tipo de cambio.

Nota: Este procedimiento de gestión del “plan de Horas/Hombre”, será también aplicable para el Plan de formación.

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a) Director Responsable: Título, nombre, funciones y responsabilidades en lo concerniente a la Parte CAMO, Parte M y/o Parte ML y, demostración de su autoridad corporativa para asegurar que todas las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad pueden ser financiadas y llevadas a cabo de acuerdo a los estándares exigidos. Deberá indicarse, además, un [procedimiento de actuación](#) en caso de ausencia del DR.

Cuando el director responsable no es el director ejecutivo, la organización debe demostrar a la autoridad competente que el director responsable tiene acceso directo al director ejecutivo y tiene la asignación de fondos necesaria para las actividades continuas de gestión de aeronavegabilidad buscadas.

- b) Persona o grupo de personas responsables de garantizar los requisitos en materia de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, revisión de la aeronavegabilidad y autorización de vuelo de la parte CAMO, anexo I (parte M) y el Anexo Vter (parte ML). Título y nombre. Además, se deberá enfatizar que el responsable nombrado para la gestión de la aeronavegabilidad continuada es responsable de asegurar que todo el mantenimiento es llevado a cabo en tiempo y de acuerdo a los estándares exigidos y, describir el alcance de su autoridad respecto a su responsabilidad sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad según la Parte CAMO, M y ML. Deberá indicarse, además, el cargo que lo sustituye en caso de ausencia.
- c) Responsables del sistema de gestión: se debe designar a persona o grupo de personas con la responsabilidad de garantizar que la organización cumpla siempre con los requisitos del control de cumplimiento como parte del sistema de gestión. Consultar [la guía G-DSA-SG-03](#).
- d) Funciones y responsabilidades: desarrollo detallado de las tareas y responsabilidades de los cargos desarrollados previamente.
- e) Recursos humanos y política de formación:

1.- Recursos humanos: valores o cifras que demuestren que el número de personas dedicadas al desarrollo de las actividades aprobadas de mantenimiento de la aeronavegabilidad es adecuado.

No es necesario dar detalle del número de empleados de la compañía al completo, pero sí de aquellos involucrados en el mantenimiento de la aeronavegabilidad. Un ejemplo podría ser el siguiente:

A partir del 28 de noviembre de 2020, el número de empleados dedicados al funcionamiento del Sistema de Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, es el siguiente:

	Full Time	Part Time in equivalent full time
Quality monitoring	AA	aa=AA'
Continuing airworthiness management	BB	bb=BB'
Detailed information about the Management group of persons	BB1	bb1=BB1'
	BB2	bb2=BB2'
Other	CC	cc=CC'
Total	TT	Tt=TT'
Total Man hour	TT+TT'	

(Nota: Según el tamaño y la complejidad de la Organización, esta tabla puede ser desarrollada más a fondo o ser simplificada)

2.- Política de formación: debe demostrar que los estándares de formación y cualificación para el personal mencionado anteriormente son consistentes con el tamaño y la complejidad de la Organización. Debe explicar también cómo se determina la necesidad de formación recurrente y cómo se llevan a cabo los registros de formación y el seguimiento.

Se deberá incluir el “plan de formación” como un formato del CAME, pero la cumplimentación del mismo, al ser un documento vivo, se revisará en el PVC.

La Organización tiene que desarrollar en el CAME el procedimiento a seguir para la actualización del “plan de formación” y su notificación o si forma parte de una solicitud que requiera aprobación de AESA.

Nota: Este procedimiento de gestión del “plan de formación”, ha de ser análogo al del “plan de horas/Hombre”.

3.- Formación en EWIS, FTS (Fuel Tank Safety) y otros: deberá detallarse el tipo de formación impartida dentro de la Organización y ésta, incluir al menos lo detallado en el [AMC4 CAMO.A.305\(g\)](#) y en relación a FTS el Apéndice III del AMC4 CAMO.A.305 (g)

4.- Registros: Detallar cómo se guardan y almacenan los registros de la cualificación de todo el personal que participe en la organización CAMO.

La CAMO establecerá y controlará la competencia del personal que participe en el control de conformidad, la gestión de la seguridad, la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la revisión de la aeronavegabilidad o recomendaciones, y, si aplica, la emisión de las autorizaciones de vuelo, de acuerdo a un procedimiento acordado con AESA. Este procedimiento incluirá formación inicial y de refresco adecuada. Además de la experiencia necesaria para el puesto, la competencia ha de incluir conocimientos del sistema de gestión y factores humanos, apropiados al puesto y responsabilidades de la persona en la organización.

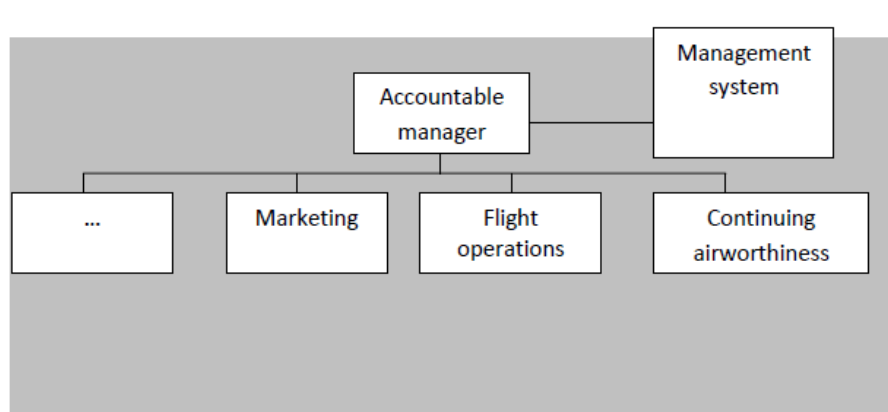
Nota: Se deberá identificar al sustituto con nombre y apellidos del personal responsable de cada puesto en caso de ausencia prolongada, la cual no deberá exceder los dos meses. Por encima de este periodo se deberá presentar un nuevo responsable para su aprobación, salvo acuerdo con AESA por causa justificada.

0.4	Ref.	CAMO.A.300	AMC1 CAMO.A.300 CAMO.A.305 CAMO.A.200	AMC1 CAMO.A.305 (a) AMC1 CAMO.A.305 (a)(3)
-----	------	------------	---	---

Organigrama de la Organización CAMO

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

a. Organigrama de la Organización General: organigrama exhaustivo de toda la Compañía. Este organigrama debería proporcionar una visión global que permita entender la estructura de toda la organización. Por ejemplo, en el caso de organizaciones cuya operación está sujeta al Reglamento (CE) 1008/2008:



b. Organigrama de la Organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad: organigrama detallado del sistema de Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, que muestre la independencia del sistema de gestión e incluya las conexiones entre el ellos y el resto de los departamentos. (Puede incluirse dentro del organigrama del apartado a) o presentarse como un diagrama independiente dependiendo del tamaño y complejidad de la organización).

0.5	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.130	AMC1 CAMO.A.130 AMC2 CAMO.A.130
-----	------	-------------------------------	------------	------------------------------------

Procedimiento para cambios que requieren aprobación previa

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

a. Explicación sobre los casos en los que la Organización deberá informar a AESA previamente a la incorporación de los cambios propuestos. Por ejemplo:

- *Cambios que afecten al alcance del certificado o a las condiciones de aprobación de la organización (nombre de la organización, base principal de la organización; tipo / serie / grupo de aeronave distinta a la gestionada; cambio en la organización subcontratada.*
- *Cambios en el personal designado de conformidad con el punto CAMO.A.305.*
- *Cambios en las líneas jerárquicas entre el personal designado de conformidad con el punto CAMO.A.305*
- *Procedimiento relacionado con los cambios que no requieren una aprobación previa contemplado en el apartado 0.6.*

No se realizarán cambios en la organización hasta que no sean aprobados por AESA conforme al punto CAMO.B.330.

Deberá establecerse además que en el caso de que estas modificaciones no se realizaran en el manual o, no se notificara a AESA, la aprobación CAMO podría ser automáticamente suspendida.

TIEMPOS DE APLICACIÓN

Comprobar que se han incluido los siguientes criterios temporales en relación a la solicitud de cambios que requiere aprobación previa:

- (a) La solicitud de modificación de un certificado de la organización debe presentarse al menos **30 días hábiles** antes de la fecha de los cambios previstos.
- (b) En el caso de un cambio planificado de personal nominado, la organización debe informar a AESA al menos **20 días hábiles** antes de la fecha del cambio propuesto.
- (c) Los cambios imprevistos deben notificarse lo antes posible, a fin de que AESA pueda determinar si existe un cumplimiento continuo de los requisitos aplicables

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)		G-DAEA-CAMO-02
			Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		DSA

0.6	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.130	AMC1 CAMO.A.130 AMC2 CAMO.A.130
-----	------	--------------------------------------	------------	------------------------------------

Procedimiento para cambios que no requieren aprobación previa

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Explicación sobre quién es responsable de las modificaciones al Manual. La organización explicará los cambios que no requieren aprobación previa (cambios distintos a los recogidos en el apartado 0.5).
- b. Explicación sobre el procedimiento a seguir en relación a la notificación a AESA de los cambios que no requieren aprobación previa. Se debe indicar el responsable de la notificación, así como de los plazos establecidos de la notificación a AESA.

0.7	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300		CAMO.A.120 CAMO.B.120
-----	------	-------------------------------	--	--------------------------

Procedimiento para medios alternativos de cumplimiento (AltMoC)

Cuando la organización desee utilizar un medio de cumplimiento alternativo, deberá proporcionar a AESA, antes de su uso, una descripción completa del mismo. La descripción incluirá cualquier revisión de los manuales o procedimientos que pueda ser pertinente, así como una evaluación que demuestre que se cumple el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

La organización podrá usar estos medios alternativos previa aprobación por parte de AESA y recepción de la notificación según lo establecido en CAMO.B.120.

4. PARTE 1.- PROCEDIMIENTOS DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

1.1a	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	M.A.301(b) ML.A.301 (b) M.A.305 AMC M.A.305 ML.A.305 AMC1 ML.A.305	M.A.306 AMC M.A.306(a)(b)
------	------	-------------------------------	---	------------------------------


Utilización del sistema de registro de aeronavegabilidad continua de la aeronave y, si corresponde, sistema de registro técnico de la aeronave (ATL)

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

a) Registro técnico y/o sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves.

NOTA IMPORTANTE: No confundir el requisito M.A.305, del sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad completo, con el M.A.306 (solo obligatorio para **TAC, SPO comercial y ATO/DTO comercial**). **AMBOS** deben ser descritos en este capítulo. (Es habitual el error de describir en los Manuales sólo el M.A.306). Adicionalmente, comprobar que se incluye la información descrita en el AMC M.A.305/306

1. General: sería práctico recordar, en este párrafo introductorio, el propósito del registro técnico de la aeronave y/o sistema de registros del mantenimiento de la aeronavegabilidad, con especial cuidado con las opciones de M.A.305 y 306. En este sentido, los párrafos de M.A.305 y 306 deberían ser citados o explicados en detalle.
2. Instrucciones de uso: instrucciones de uso del registro técnico de la aeronave y/o sistema de registros del mantenimiento de la aeronavegabilidad, insistiendo en las responsabilidades del personal de mantenimiento y tripulación de operaciones.
3. Aprobación del registro técnico de la aeronave (sólo para TAC, SPO comercial y ATO/DTO comercial): explicación sobre quién es responsable de presentar el registro técnico de la aeronave y cualquier enmienda a AESA para su aprobación y/o conocimiento y cuál es el procedimiento a seguir. Si la Organización comienza a gestionar las aeronaves de un nuevo operador, podrá incluir el registro técnico de la aeronave en el CAME “de manera indirecta” **si la organización pudiese aprobar su manual sin requerir aprobación por parte de la autoridad.**
4. El registro técnico descrito en el CAME ha de ser el mismo que el reflejado en el Manual de operaciones.

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	Edición 1.2
		DSA


1.1b	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	M.A.305 AMC M.A.305 ML.A.305 AMC1 ML.A.305	M.A.301(b) ML.A.301 (b)
------	------	-------------------------------	---	----------------------------

Aplicación de la MEL

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

b) Aplicación de la MEL. (este párrafo no aplica a aquellos tipos de aeronaves que no **requieren** MEL): A pesar de ser un documento que no suele estar controlado por el sistema de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, y de que la aceptación o no del alcance de la MEL normalmente queda a la responsabilidad de la tripulación de operaciones, debe explicarse en este párrafo con suficiente detalle el procedimiento de aplicación de la MEL, porque es una herramienta con la cual el personal involucrado en el mantenimiento debe estar familiarizado, para asegurar una comunicación apropiada y eficiente con la tripulación en caso de diferimiento de un defecto.

- 1.- General: explicación amplia sobre qué es la MEL. La información puede obtenerse del Manual de Vuelo de la aeronave.
2. Categorías de la MEL: explicación sobre los principios generales del sistema de categorización de defectos según el plazo de rectificación. Es esencial que el personal involucrado en el mantenimiento esté familiarizado con él para la gestión del diferimiento de la rectificación de defectos MEL.
3. Aplicación: explicación sobre cómo el personal de mantenimiento comunicará una limitación de la MEL a la tripulación. Debe hacer referencia a los procedimientos del registro técnico.
4. Aceptación por parte de la tripulación: explicación sobre la manera mediante la cual la tripulación notificará su aceptación o no del diferimiento MEL en el registro técnico.
5. Gestión de los tiempos límite de la MEL: debe existir un sistema que asegure que un defecto será corregido antes del límite establecido en la MEL después de haber sido aceptado por la tripulación. Este sistema puede ser el registro técnico de la aeronave para aquellos operadores (pequeños) que lo usen como un documento de planificación, o un sistema de seguimiento específico, en otros casos, cuando el control de los tiempos límite de mantenimiento esté asegurado por otros medios tales como sistemas de planificación de procesado de datos.
6. Superación de los tiempos límite de la MEL: AESA puede conceder al operador/propietario la posibilidad de excederse en los tiempos límite de la MEL bajo ciertas condiciones especificadas. Cuando sea de aplicación este párrafo debe describir los deberes y responsabilidades específicos para controlar dichas extensiones.

 AES A AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
		DSA
DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		

1.2	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	M.A.302 ML.A.302	CAMO.A.315 CAMO.A.325
-----	------	-------------------------------	---------------------	--------------------------

Programa de mantenimiento de las aeronaves: desarrollo, revisión y aprobación

Comprobar que se describen los siguientes puntos:

a) General: Recordatorio de que el propósito del programa de mantenimiento es proporcionar instrucciones para la planificación del mantenimiento, necesarias para la operación segura de la aeronave.

b) Contenido: explicación sobre cuál es el formato o formatos del programa de mantenimiento para las aeronaves de la compañía.

Para las aeronaves distintas de las contempladas en ML.1 (a), debe usarse el Appendix I al AMC M.A.302 & M.B.301 (b) como guía.

Para las aeronaves contempladas en ML.1 (a) (Parte ML), puede usarse el EASA FORM AMP del AMC2 ML.A.302. Para estas aeronaves, deberá indicarse si se usan los datos del titular del certificado de tipo o el programa se basa en los datos del ML.A.302 (d) Programa mínimo de inspección.

c) Desarrollo:

1.- Fuentes: explicación sobre cuáles son las fuentes usadas para el desarrollo del programa de mantenimiento de la aeronave (MRB, MPD, Maintenance Manual, instrucciones para la aeronavegabilidad continuada del titular del certificado de tipo, etc.).

2.- Responsabilidades: explicación sobre quién es el responsable del desarrollo del programa de mantenimiento. Para las aeronaves contempladas en ML.1 (a), si el propietario ha contratado a una organización CAMO, esta es responsable de desarrollar y aprobar el programa de mantenimiento, que deberá ser firmado por la organización (ML.A.302(c)(8)).

3.- Enmiendas al Manual: demostración de la existencia de un sistema para asegurar la continuidad de la validez del programa de mantenimiento de la aeronave. Particularmente debe mostrar cómo cualquier información relevante es usada para actualizar el programa de mantenimiento de la aeronave. Debe incluir, cuando sea aplicable, revisiones de los informes MRB, consecuencias de las modificaciones, recomendaciones del fabricante y de AESA, experiencia en servicio e informes de fiabilidad, revisiones de los documentos que afecten a las bases del programa de mantenimiento (ej. Contenido del programa mínimo de inspección de ML.A.302(d) para las aeronaves). El programa debe revisarse como mínimo anualmente. Para las aeronaves contempladas en ML.1 (a) la revisión anual podrá realizarse en conjunto con la revisión de aeronavegabilidad por el personal de revisión de aeronavegabilidad o en el resto de casos, por la CAO o la CAMO. (ver punto 7.3 de la guía de información al usuario para aprobación de un programa de mantenimiento **G-DSM-PMTO-01**)

4.- Aprobación:

i) Para las aeronaves distintas de las contempladas en ML.1 (a), la aprobación se realizará por parte de AESA: **la organización realizará las enmiendas/modificaciones correspondientes al Programa de Mantenimiento para incluir cambios en las recomendaciones del titular del Certificado de Tipo,**

modificaciones, experiencia en servicio, cambios que afecten al contenido, o cuando sea requerido por la autoridad competente.

Para cumplir con este punto deberá desarrollarse un procedimiento para la presentación de las revisiones ante AESA con indicación de responsabilidades. Tiene que incluir la explicación sobre quién es el responsable de presentar el programa de mantenimiento a AESA y cuál es el procedimiento a seguir. Debe citar la emisión de la aprobación por parte de AESA para variaciones de los periodos de mantenimiento.

Finalmente, debe incluir, si existe consentimiento por parte de AESA, la posibilidad para aprobar ciertos cambios por parte de la Organización (Aprobación Indirecta de Programas de Mantenimiento), en cuyo caso debe especificar a qué tipo de cambios en cuestión se refiere y cuáles son los procedimientos aprobados. Para las aprobaciones indirectas del Programa de Mantenimiento se ha de tener en cuenta lo que se describe a continuación:

ii) Aprobaciones de cambios por aprobación indirecta de la organización:

Cuando el Programa de Mantenimiento sea gestionado por una organización, las enmiendas al Programa de Mantenimiento podrán aprobarse mediante un procedimiento de aprobación indirecta incluido en la memoria de la misma. En dicho procedimiento, la organización debe indicar explícitamente que, en caso de un uso inadecuado de dicho procedimiento, AESA podrá iniciar las medidas oportunas para modificar/limitar/suspender/revocar, según corresponda, el procedimiento de aprobaciones indirectas.


De acuerdo a la política interna de AESA, se detallan a continuación el tipo de **“Aprobaciones indirectas”** en los Programas de Mantenimiento, que el personal de la Unidad supervisora correspondiente puede aceptar, siempre que el personal inspector responsable de la aprobación y vigilancia de dicha organización lo considere apropiado:

1. Modificación del listado de aeronaves a las que aplica el Programa de Mantenimiento, en el que se incluyen los datos identificativos de las mismas (matrícula, número de serie, tipo, y modelo) en los siguientes casos:
 - a. Para suprimir las aeronaves a las que ya no se aplique ese Programa de Mantenimiento.
 - b. Para introducción de aeronaves nuevas (salidas de fábrica) de configuración similar.
2. Modificación de S/N del motor, hélices y/o APU (manteniendo el P/N). La organización deberá establecer en su procedimiento la evaluación de la documentación de los nuevos S/N instalados (incorporación de nuevas tareas debido a modificaciones, etc.) y dejará constancia de esta evaluación.
3. Para aeronaves Parte M que no operen sujetas al Reglamento (CE) 1008/2008 cuando la organización Parte CAMO haya demostrado la capacidad para desarrollar programas de mantenimiento de las flotas gestionadas podrá utilizar el procedimiento de aprobación indirecta para aprobar el programa de mantenimiento.

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	Edición 1.2
		DSA

4. Modificación del nombre y dirección del propietario/organización que gestione el Programa de Mantenimiento, siempre que éstos sigan siendo los mismos y sólo se haya producido un cambio de denominación.
5. Respecto a las tareas repetitivas procedentes de documentación de referencia del TCH o cualquier otro fabricante cuya documentación se utilice en la elaboración del Programa de Mantenimiento (MPD/MRB/CMM/VR, etc.), así como de Certificación (AWL/CMR/ALS), se podrán incluir/eliminar/modificar dichas tareas de mantenimiento (número, identificación, descripción, intervalos, tipo, grado de inspección...) basadas en la documentación emitida por los fabricantes. Así mismo, se permite el cambio de cualquier texto descriptivo/explicativo procedente de dicha documentación de los fabricantes (ver nota 1).
6. Respecto a los componentes de vida límite procedentes de documentación emitida por fabricantes/autoridades se podrán incluir/eliminar/modificar las tareas de mantenimiento (número, identificación, descripción, intervalos, tipo, grado de inspección...) basadas en la documentación emitida por dichos fabricantes/autoridades (manuales de motores, APU, etc.).
7. Respecto a las tareas repetitivas procedentes de ADs se podrán incluir/eliminar/modificar las tareas de mantenimiento (número, identificación, descripción, intervalos, tipo, grado de inspección...) basadas en lo establecido en dichas ADs.
8. Modificación de las listas de referencia cruzada o documento similar, relativas a requisitos de vida límite, CMR's, ALI's, siempre que estén basadas en cambios realizados por el fabricante o la autoridad competente.
9. Modificaciones del Programa de Mantenimiento por razones de cambios en el formato general del PMTO, inclusión/modificación/eliminación de textos explicativos que amplíen y aclaren la información y corrección de errores tipográficos excepto en relación al intervalo de las tareas, así como la actualización de la documentación de referencia en la que se basa el Programa de Mantenimiento (status de revisión de los mismos), en base a la información publicada por los fabricantes/autoridad.
10. Desescalaciones puntuales de los intervalos de tareas de mantenimiento procedentes de los fabricantes, de acuerdo a la experiencia, siempre que esté bien documentado y perfectamente claro el motivo.
11. Respecto a las tareas repetitivas procedentes de modificaciones/reparaciones se podrán incluir/eliminar/modificar dichas tareas de mantenimiento (número, identificación, descripción, intervalos, tipo, grado de inspección, etc.) de conformidad con la Parte 21.
12. Inclusión/eliminación/modificación de tareas propias de compañía (número, identificación, descripción, intervalos, tipo, grado de inspección, etc.) basadas en los Programas de fiabilidad siempre que esté bien documentado y perfectamente claro el motivo/justificación. (No aplicable para tareas procedentes de Reglamentos Europeos/Normativas nacionales, aunque estén incluidas en el Programa de Mantenimiento en el apartado de tareas de compañía).

Nota 1- IMPORTANTE: Si dicha modificación afecta a tareas que fueron previamente escaladas, éstas no podrán formar parte de la "aprobación indirecta".

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

No será así en el caso de tareas [desescaladas](#) previamente, que sí podrán ser modificadas a través de “aprobación indirecta”, siempre y cuando se encuentren por debajo del intervalo máximo del fabricante y estén basadas en estudios internos de fiabilidad.

Nota 2- IMPORTANTE: Esta aprobación de enmiendas al Programa de Mantenimiento de acuerdo a un procedimiento de aprobación indirecta está basada en la capacidad del Sistema de control de conformidad de la organización para asegurar el cumplimiento de los requisitos necesarios. Por lo tanto, no debe aprobarse dicho procedimiento de aprobación indirecta a la organización en sus dos primeros años de funcionamiento. Aclarar que las transiciones de organizaciones aprobadas bajo parte M Subparte G hacia CAMO parte CAMO no se considerarán como nuevas organizaciones, sino como modificaciones de las originales.

Nota 3: Los cambios notificados a AESA, deben limitarse a los detallados en el Procedimiento. (Ver la guía de [información de Organizaciones de Gestión de Aeronavegabilidad Continuada \(CAMO\) G-DAEA-CAMO-01](#), sección 6).

La Organización deberá notificar las modificaciones aprobadas del Programa de Mantenimiento a la unidad encargada de la supervisión, en un plazo máximo de 10 días desde su incorporación. En el caso de que las modificaciones incorporadas no estén contempladas dentro del procedimiento aprobado en el manual CAME de la Organización, se tomarán las medidas oportunas por parte de AESA.

Nota 4: La Organización no podrá realizar aprobaciones del programa de mantenimiento para aeronaves Parte M (si tuviese el privilegio de aprobaciones indirectas concedido) si no está sometida a la supervisión del Estado de matrícula, salvo que exista un acuerdo conforme a la Parte M Anexo I M.1 punto 3, en virtud del que se transfiera la responsabilidad de la aprobación del programa de mantenimiento de la aeronave a la autoridad bajo cuya responsabilidad se encuentre la Organización CAMO.

iii) Para las aeronaves contempladas en ML.1 (a) ([Parte ML](#)) la CAMO es responsable de elaborar, aprobar y mantener actualizado el programa de mantenimiento. Cada vez que la CAMO apruebe un programa de mantenimiento inicial, deberá enviar a AESA (a la Unidad de Programas de Mantenimiento), en el plazo de un mes, el formato **F-DSM-PMTO-40** (*Información del Programa de Mantenimiento de aeronave Parte ML*). Así mismo, dicho formato deberá ser enviado de nuevo a AESA cada vez que se produzca una modificación en el contenido del mismo, en el plazo de un mes desde su modificación. Ver sección 7 de la guía de información al usuario para aprobación de un programa de mantenimiento **G-DSM-PMTO-01** para más información. [Adicionalmente se puede consultar la guía G-DSM-PMTO-05 de Programas de Mantenimiento Aeronaves Parte ML en la que se establecen los criterios básicos para el desarrollo y la evaluación del Programa de Mantenimiento de una aeronave ML.](#)

d) El manual CAME deberá contener la lista de programas de mantenimiento de aeronaves aprobados. Los programas de mantenimiento deberán:

- estar particularizados. En este sentido, no podrán incluirse motores y tipos de aeronave que no se correspondan.

- indicar su aplicabilidad por número de serie y matrícula.

En el caso de que se produzcan cambios en la lista de programas de mantenimientos aprobados, la organización podrá actualizar las referencias a estos programas en el CAME, si dispone de dicho privilegio.

Los programas de mantenimiento genéricos no son aplicables a las organizaciones CAMO aprobadas bajo la Parte CAMO (ver sección 5.2 de la guía de información al usuario para aprobación de un programa de mantenimiento **G-DSM-PMTO-01**).


También puede incluirse en este apartado un procedimiento de gestión de ampliaciones puntuales de los intervalos de mantenimiento y un procedimiento de evaluaciones periódicas del programa de mantenimiento. Si no se incluyen aquí, deberán estar incluidos en el propio programa de mantenimiento.

e) El manual CAME deberá contener períodos de chequeo, que reflejen el pronóstico de utilización de la aeronave con una tolerancia máxima del 25%. Si no fuera posible establecer este pronóstico, se deberá incluir un calendario con tiempos límite.

f) **Obligatoriedad:** Todas las aeronaves deben disponer de un programa de mantenimiento aprobado (o declarado por el propietario en caso de no ser gestionada por una organización CAMO) a excepción de las aeronaves incluidas en ML.1 (a) que cumplan las disposiciones de ML.A.302 (e), en cuyo caso los documentos de mantenimiento aplicables son los descritos en ML.A.302 (f). Para estos casos, la CAMO deberá disponer de un procedimiento que asegure la gestión y actualización del estado del conjunto de documentos listados en ML.A.302 (f).

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

1.3	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300 CAMO.A.220	M.A.305 AMC M.A.305 M.L.A.305 AMC1 M.L.A.305	M.A.306 AMC M.A.306
<p>Registro de aeronavegabilidad continuada. Responsabilidades, custodia y acceso de los registros</p> <p>Comprobar que contiene al menos la siguiente información:</p> <p>a. <u>Registro de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad</u>: explicación sobre cómo la Organización CAMO registra la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Registros exigidos en los puntos M.A.305, M.L.A.305 y, cuando proceda, el punto M.A.306 b. Registros de todos los detalles del trabajo realizado. c. Registros de las revisiones de aeronavegabilidad y recomendaciones expedidas, junto con la documentación justificativa, en caso de disponer del privilegio. d. Registros de las autorizaciones de vuelo expedidas, junto con la documentación justificativa, en caso de disponer del privilegio. <p>Se conservarán copia de todos los registros hasta tres años después de que la responsabilidad de la aeronave, haya sido transferida de forma permanente.</p> <p>b. <u>Registros de gestión, de contratación y subcontratación</u>: explicación sobre cómo la Organización CAMO registra la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Registros de los procesos del sistema de gestión según el punto CAMO.A.200. b. Registros sobre los contratos, tanto de contratación como de subcontratación, según el punto CAMO.A.205. <p>Se conservarán copia de estos registros durante un período mínimo de cinco años.</p> <p>c. <u>Registros personales</u>: explicación sobre cómo la Organización CAMO registra la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Registros de la cualificación y experiencia del personal que participa en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y la gestión de la seguridad. b. Registros de la cualificación y experiencia de todo el personal de revisión de la aeronavegabilidad, así como del personal que expide recomendaciones y autorizaciones de vuelo. <p>Se conservarán los registros personales mientras la persona trabaje para la organización y se conservarán hasta tres años después de que la persona haya abandonado la organización.</p> <p>d. <u>Conservación de registros</u>: debe precisar los medios proporcionados para proteger los registros de forma que se garantice su protección frente a daños, robos y alteraciones.</p>				

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

Si la organización gestiona su documentación de manera parcial o total digitalmente, deberá describir un procedimiento de acuerdo con la Guía **G-CA-DEEA-01** (*Documentación Electrónica en el Entorno de la Aeronavegabilidad*).

- e. Transferencia de los registros del mantenimiento de la aeronavegabilidad: debe precisar los procedimientos para transferencia de los registros, en caso de compra/lease-in, venta/lease-out y transferencia de una aeronave a otra Organización. En particular debe especificar qué registros deben ser transferidos y quien es responsable de la coordinación (si fuera necesario) de la transferencia.
- f. CRS: La Organización debe asegurarse de recibir el CRS completo de la Organización de mantenimiento aprobada y contratada. Debe aplicarse el mismo criterio a los registros emitidos por el personal certificador y/o por el piloto-propietario (M.A.801 (b) y ML.A.801 (b)).
- g. Procedimiento a seguir cuando la Organización acuerde que parte de los registros sean custodiados en su nombre por la Organización de mantenimiento contratada. Debe establecer que la Organización CAMO sigue siendo la responsable última de la conservación de los registros.

1.4	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	M.A.301.(f)	M.A.303 ML.A.303
-----	------	-------------------------------	-------------	---------------------


Cumplimiento y control de Directivas de Aeronavegabilidad y, operativas que sean de aplicación y que afecten al mantenimiento de la aeronavegabilidad

Demostración de la existencia de un sistema adecuado para la gestión de las directivas de aeronavegabilidad y operativas.


Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Información sobre Directivas de Aeronavegabilidad: explicación sobre cuáles son las fuentes de información de AD's y quien las recibe en la compañía. Cuando sea posible, fuentes redundantes (p.e.: Agencia+ AESA + fabricante o asociación) pueden ser útiles.
- b. Decisiones sobre Directivas de Aeronavegabilidad: explicación de cómo y por quién es analizada la información de las AD's y qué clase de información se proporciona a la Organización de mantenimiento contratada para planificar y cumplimentar las directivas de aeronavegabilidad. Debería incluirse, cuando fuera necesario, un procedimiento específico para gestión de las directivas de aeronavegabilidad de emergencia.
- c. Control sobre las Directivas de Aeronavegabilidad: explicación de la gestión de la Organización para asegurar que todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables se llevan a cabo y se realizan en el tiempo establecido. Debe incluir un sistema que permita verificar que para cada directiva de aeronavegabilidad, nueva o revisada y para cada aeronave:
 - a. la AD no es aplicable o,
 - b. si es aplicable:
 - la AD no se ha llevado a cabo, pero no se ha excedido el tiempo límite,
 - la AD se ha llevado a cabo, y cualquier inspección repetitiva está identificada y desarrollada.

Esto puede ser un proceso continuo o se puede basar en revisiones programadas.

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)		G-DAEA-CAMO-02
			Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		DSA

1.5	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300		M.A.301.(e)
<p>Análisis de la eficacia del programa(s) de mantenimiento</p> <p>(sólo obligatorio para aeronaves motopropulsadas complejas, así como para operaciones sujetas al Reglamento (CE) 1008/2008)</p> <p>Comprobar que contiene al menos la siguiente información:</p> <p>Muestra sobre cuáles son las herramientas usadas para analizar la eficiencia del programa de mantenimiento, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> - PIREPS, - Regresos de vuelo, - consumo de repuestos, - defectos y sucesos técnicos repetitivos, - análisis de retrasos técnicos (estadísticamente si fuera relevante), - análisis de incidentes técnicos (estadísticamente si fuera relevante), - etc. <p>Quién y cómo analiza dichos datos, cual es el proceso de decisión para emprender acciones y qué clase de acciones pueden llevarse a cabo. Debe incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modificaciones del programa de mantenimiento, - modificaciones de los procedimientos de mantenimiento u operacionales, - etc. 				
1.6	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300		M.A.301(g)
<p>Modificaciones e inspecciones no obligatorias.</p> <p>(sólo obligatorio para aeronaves motopropulsadas complejas, así como para operaciones sujetas al Reglamento (CE) 1008/2008)</p> <p>Comprobar que contiene al menos la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Explicación sobre cómo la información de modificaciones no obligatorias son procesadas a través de la Organización, quién es responsable de su evaluación frente a la necesidad y experiencia operacional propia del operador/dueño, cuáles son los principales criterios para tomar la decisión y quien toma la decisión de implementar o no una modificación no obligatoria. b. La Organización, durante la gestión de la aprobación de modificaciones / reparaciones, también deberá tener en cuenta las CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitations). 				

 AES A AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	Edición 1.2
		DSA

1.7	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	M.A.301.(g)	M.A.304 ML.A.304
<p>Reparaciones y modificaciones</p> <p>Comprobar que contiene al menos la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Procedimiento para evaluar el status de aprobación de cualquier modificación antes de aplicarla. Debe incluir la evaluación de la necesidad de una aprobación de la Agencia o de una Organización de diseño. Debe también incluir el tipo de aprobación requerida y el procedimiento a seguir para obtener la aprobación de la modificación/reparación por parte de la Agencia o de la Organización de diseño. b. La Organización, durante la gestión de la aprobación de modificaciones / reparaciones, también deberá tener en cuenta las CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitations). 				
1.8	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300 CAMO.A.160	M.A. 202 ML.A.202	Regl (UE) 376/2014 Regl (UE) 1018/2015
<p>Informe de defectos</p> <p>Comprobar que la Organización garantiza que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o que se han notificados, sean corregidos por una Organización de mantenimiento debidamente aprobada.</p> <p>Comprobar que los informes de defectos contienen al menos la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Análisis: explicación sobre cómo son procesados los informes de defectos proporcionados por la Organización de mantenimiento contratada, por parte de la Organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Debe llevarse a cabo un análisis que proporcione datos a actividades tales como evolución del programa de mantenimiento y políticas de modificaciones no obligatorias. b. Relación con los fabricantes y con AESA: cuando un informe de defectos muestre que dicho defecto es factible de ser sufrido por otros aviones, debe notificarse al fabricante y a la autoridad competente de certificación para que ellos tomen las acciones necesarias. c. Política de defectos diferidos: establecimiento del procedimiento a seguir para asegurar que el diferimiento de defectos tales como grietas y defectos estructurales que no están incluidos en la MEL ni en la CDL, pero que puede ser necesario diferir su rectificación en algunos casos, no afectará a la seguridad. Esto incluirá la apropiada comunicación con el fabricante. El procedimiento debe establecer para cada tipo de aeronaves (M y ML) el personal que dispone de capacidad para diferir un defecto que no afecte a la seguridad del vuelo y la forma de registrar en los registros de aeronavegabilidad descritos en M.A.305, ML.A.305 o M.A.306. d. Según el Reglamento (UE) Nº 376/2014, del 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, se debe establecer la obligatoriedad de notificar sucesos a la Autoridad Competente en menos de 72 horas relacionados con las condiciones técnicas, el 				

mantenimiento y la reparación de la aeronave. En el Reglamento (UE) 1018/2015, [anexo II](#), se establecen los sucesos de notificación obligatoria.

Según este mismo Reglamento (UE) Nº 376/2014 se deben cumplir los siguientes puntos:

- Se debe establecer un Sistema de notificación voluntaria: son sucesos de notificación voluntaria aquellos que no pertenecen a las tipologías de obligada notificación o aquellos que siendo de obligada notificación son notificados por personal que no está obligado a hacerlo. Procedimiento de determinación de qué sucesos voluntarios son notificables a la autoridad (aquellos que se determine que supongan un riesgo real o potencial para la seguridad).
- Instrucciones para el rellenado de los formularios
- Campos obligatorios de notificación del anexo I del Reg 376/2014 que se han de rellenar en las notificaciones
- Almacenamiento de los datos tanto obligatorios como voluntarios en base de datos compatible con ECCAIRs y ADREP para permitir el intercambio de información:
 - *Formularios PDF de reporte off-line
 - *Notificación on-line a través del portal europeo
 - *Notificación a través de formato de archivo E5X
 - *Uso del propio ECCAIRS
 - *Notificación a través de plantillas Excel preestablecidas
- Procedimiento de investigación y sistema de seguimiento. Procedimiento para determinar los riesgos, establecer medidas correctoras o preventivas y comunicar con regularidad a su personal información sobre el análisis y seguimiento de sucesos que son objeto de medidas correctoras/preventivas.
- El personal que se encarga de la recogida, evaluación, tratamiento y almacenamiento de los datos salvaguarda la cultura justa.
- Si la organización diagnostica deficiencias de seguridad reales o potenciales como resultado del análisis de un suceso, transmitirá a la autoridad en el plazo de 30 días desde la fecha de notificación del suceso los primeros resultados de los análisis realizados, así como cualquier medida que se haya adoptado. La organización deberá comunicar los resultados finales tan pronto como estén disponibles y en un plazo máximo de 3 meses.
- (Para determinar los criterios de envío de Follow-ups por las organizaciones se ha desarrollado la guía de Follow-Ups por AESA.) Personas responsables de reportar (según el Reg. nº 376/2014).
- Retención de datos. La información relacionada se divulga dentro de la organización sin datos personales. Limitación de acceso solo a personal autorizado a los datos personales.
- Difusión de la cultura de notificación dentro de la organización.

- Control de calidad para mejorar la coherencia de los datos (entre los que se notifican y los que se almacenan finalmente en la base de datos)

Cuando AESA lo considere, la organización llevará a cabo un informe de seguimiento para ofrecer detalles de las medidas que se propone adoptar a fin de evitar sucesos similares en el futuro.

1.9	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300		M.A.304 ML.A.304
-----	------	-------------------------------	--	---------------------

Actividad de Ingeniería

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- Alcance de las actividades de ingeniería de la Organización en términos de la aprobación de modificaciones y reparaciones.
- Procedimiento para desarrollar y presentar una modificación/reparación de diseño para su aprobación por parte de la Agencia e incluir referencia a la documentación de soporte y los formatos usados.
- Persona a cargo de la aceptación del diseño previamente a su presentación a la Agencia o a la autoridad competente.
- Cuando la Organización tenga una aprobación DOA bajo la Parte 21, deberá indicarse en este apartado y deberá aparecer referencia a los manuales relacionados.

1.10	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.315	M.A.302 (g)
------	------	-------------------------------	------------	-------------

Programas de Fiabilidad


(requerido para aeronaves motopropulsadas complejas cuyo programa de mantenimiento esté basado en la lógica del grupo de coordinación de mantenimiento o en la supervisión del estado de la aeronave).

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:


- Alcance y grado del programa de fiabilidad del operador.
- Estructura específica de la Organización, tareas y responsabilidades.
- Establecimiento de los datos de fiabilidad.
- Análisis de los datos de fiabilidad.
- Sistema de acciones correctivas (modificaciones del programa de mantenimiento).
- Revisiones programadas (reuniones de fiabilidad, participación de AESA).

Puede dividirse, cuando sea necesario, de la siguiente manera:

- Célula.
- Grupo motopropulsor.
- Componentes.

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)		G-DAEA-CAMO-02
			Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		DSA

1.11	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	M.A.301(a) ML.A.301.(a)	AMC M.A.301(a)
<p>Inspección pre-vuelo</p> <p>Normalmente es realizada por la tripulación de vuelo.</p> <p>Comprobar que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. las acciones que incluye aseguran que la aeronave está en condiciones de llevar a cabo el vuelo previsto (AMC M.A.301-1 1). <p>Debe mostrar cómo la evolución del contenido de la inspección pre-vuelo y el programa de mantenimiento son concurrentes en todo momento.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Tareas tales como niveles de aceite, hidráulico o presiones de ruedas están incluidas en la inspección incluyendo instrucciones para determinar los niveles y valores aceptables, así como procedimientos para determinar si las desviaciones encontradas requieren acciones de mantenimiento adicionales a ser determinadas por la organización de mantenimiento o certificadora. <p>(AMC M.A.301-1 2)</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. En el caso de operaciones sujetas al Reglamento (CE) 1008/2008, la CAMO habrá de publicar material guía para el personal de mantenimiento, personal de vuelo y cualquier otro personal que realice estas inspecciones, definiendo la responsabilidad de estas acciones y cuando estas tareas sean contratadas con otras organizaciones cómo se cumple con el sistema de gestión referido en CAMO.A.200. Debería demostrarse a la autoridad que el personal que lleva a cabo la inspección tiene la formación adecuada. La formación recibida ha de estar definida en el CAME. 				
1.12	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300		M.A.901 (k) 9 ML.A.903 (a) 9
<p>Pesada de las aeronaves</p> <p>Comprobar que al menos la Organización:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Se asegura de que la declaración de masa y centrado refleja el estado actual de las aeronaves. b. Ha establecido las situaciones en las cuales una aeronave debe ser pesada, quién lo va a realizar, de acuerdo a qué procedimiento, quién calculará el nuevo peso y centrado y cómo será procesado dentro de la Organización el resultado. <p><i>Nota:</i> Consulte el Annex to ED Decision 2014/015/R, AMC/GM to Annex IV (PART-CAT), AMC1 y AMC2 CAT.POL.MAB.100(b) Mass and Balance, Loading.</p>				

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

1.13	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	M.A.301.(i) ML.A.301.(f)
<p>Procedimiento de vuelo de verificación de mantenimiento</p> <p>(Los criterios para realizar un vuelo de prueba están incluidos normalmente en el programa de mantenimiento de la aeronave).</p> <p>Comprobar que este punto contiene al menos la siguiente información:</p> <p>a. Cómo está establecido el procedimiento para el vuelo de prueba, criterios para el desarrollo del mismo, el procedimiento de <i>release</i> para autorizar dicho vuelo de prueba y la validez del certificado de aeronavegabilidad para el mismo. Deben definirse también los mecanismos de coordinación necesarios con el operador y con la tripulación que lleve a cabo el vuelo de pruebas.</p> <p>NOTA:</p> <p>i. Si el vuelo de pruebas es obligatorio porque así lo define la documentación de mantenimiento, las tareas realizadas antes del vuelo de prueba deben ser certificadas antes del vuelo reflejando que está a falta del vuelo de pruebas.</p> <p>ii. A la finalización del vuelo de pruebas se debe certificar las tareas realizadas durante el vuelo.</p> <p>iii. Si el vuelo de pruebas NO es obligatorio según la documentación de mantenimiento, las tareas realizadas antes del vuelo de prueba deben ser certificadas y el vuelo se podrá realizar como un vuelo normal. Cualquier anomalía detectada se deberá anotar en el TLB o documento correspondientes y tratadas antes del próximo vuelo.</p> <p>Los procedimientos de los vuelos de prueba de las aeronaves incluidas en el punto ML.1 (a) deberán describir los mecanismos de coordinación necesarios con el personal de mantenimiento y/o con el operador.</p> <p>Comprobar que se describen los distintos escenarios bajo los cuales puede ser necesario un vuelo de pruebas (por incluirse en la documentación de mantenimiento como necesario para completar una tarea de mantenimiento, por motivos de fiabilidad o calidad después de efectuar tareas de mantenimiento que no contemplan el vuelo de prueba como parte de la tarea, después de la identificación de un problema en tierra para comprobar que se ha restablecido la operación normal o en los casos de fallos de sistemas cuyo diagnóstico de fallo solo pueda identificarse en vuelo u otros).</p> <p>En todos los casos, debe detallarse el CRS emitido, los registros de aeronavegabilidad y anotaciones que se efectuarán, incluyendo el tratamiento de la información derivada de los resultados del vuelo, datos la validez del certificado de aeronavegabilidad o la necesidad de solicitar un permiso de vuelo acorde al Reglamento (EU) 748/2012 y los mecanismos de coordinación necesarios entre el personal de vuelo y el personal de mantenimiento.</p>			

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
		DSA
DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		

5. PARTE 2.- PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE GESTIÓN

El contenido del manual del sistema de gestión se recoge en la guía del manual de gestión (**G-DSA-SG-02**).

En este apartado del CAME se debe reflejar la edición y revisión del manual SMS (o tenerlo contenido cuando no hay AOC).

En caso de:

- CAMO sin AOC, el manual de SMS puede estar incluido en el CAME (no tiene por qué estar separado).
- CAMO con AOC, el manual de SMS siempre ha de estar separado del CAME, porque es el mismo tanto para la CAMO como para el AOC.

6. PARTE 3.- MANTENIMIENTO CONTRATADO

3.1	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.315 GM1 CAMO.A.315(c)	M.A.201 ML.A.201 Apéndice IV al AMC1 CAMO.A.315(c) AMC2 CAMO.A.315(c)
-----	------	-------------------------------	------------------------------------	--

Procedimiento de selección de contratistas de mantenimiento

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Explicación de cómo se selecciona al contratista de mantenimiento por parte de la CAMO. La selección no debe estar limitada a la verificación de que el contratista esté apropiadamente aprobado para el tipo de aeronave, sino que también el contratista tiene la capacidad industrial para acoger el mantenimiento requerido. Este procedimiento de selección debe incluir fundamentalmente un proceso de revisión del contrato para asegurar que:
 - el contrato es entendible y no queda ningún vacío ni área confusa,
 - todas las personas involucradas en el contrato (tanto en la CAMO, como en el contratista de mantenimiento) está de acuerdo con los términos del contrato y entiende completamente sus responsabilidades,
 - las responsabilidades funcionales de todas las partes están claramente identificadas,
 - está formalizado por escrito entre la organización, previa consulta al operador, con una organización u otro operador aprobados en virtud de la parte 145, Parte M Subparte F o la parte CAO.
 - Se consideran los puntos incluidos en Apéndice IV al AMC1 CAMO.A.315(c).

Si la Organización CAMO no está debidamente aprobada cómo Organización Parte 145, Subparte F u Organización CAO tanto en el momento de la solicitud de aprobación inicial como durante la vigilancia continuada de la Organización, deberá comprobarse que la CAMO tiene acuerdos o contratos de mantenimiento para todo el mantenimiento en base y línea que debe realizarse durante un periodo de tiempo apropiado (al menos para los primeros 3 meses antes de la aprobación inicial). Posteriormente, deberá establecer acuerdos o contratos adicionales si fuera necesario, con anterioridad a la caducidad del mantenimiento. Los acuerdos o contratos para revisiones de mantenimiento en base de gran intervalo, pueden ser válidos únicamente para esa revisión en particular, si AESA considera que es esto es compatible con la flota del operador.

Comprobar al menos lo siguiente:

1. Deberá establecer un **contrato escrito de mantenimiento** con una Organización aprobada Parte 145, Subparte F u organización CAO en el que se detallen las funciones especificadas en M.A.301(b) M.A. 301(c), M.A.301(f) y M.A. 301(g) y en ML.A.301 desde el punto (b) al (e) del anexo Vb (Parte ML) según sea aplicable, asegurándose de que todo el mantenimiento se realice en última instancia por una Organización de mantenimiento aprobada.
2. **Nota: Los contratos pueden estar incluidos en el manual CAME como un anexo. En el caso de no estarlo, deberá hacerse al menos una referencia a ellos en este punto del manual.**

3. En el caso de mantenimiento en línea no programado de aeronaves, y mantenimiento de componentes (incluidos motores) el contrato podrá llevarse a cabo en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a la organización de mantenimiento.

4. De acuerdo a AMC2 CAMO.A.315(c) podrá contratar a otro operador que no esté directamente aprobado de acuerdo a la Parte 145. En este caso, el manual CAME del operador debe incluir procedimientos apropiados para asegurar que todo el mantenimiento contratado es realizado en tiempo por una Organización Parte 145 aprobada, de acuerdo a los datos del operador contratado. Cuando se dé esta situación, los procedimientos del sistema de calidad deben poner especial énfasis en que lo anterior se cumpla. **En este caso, el manual CAME deberá incluir una lista de los contratistas aprobados Parte 145 o, al menos una referencia a dicha lista.**

Consideraciones sobre operación remota ([operación fuera de las bases/líneas establecidas](#)):

La CAMO es responsable de garantizar que todo el mantenimiento (tanto programado como no programado) se lleva a cabo según la Parte M/[Parte ML](#)/[Parte 145](#)/[Parte CAO](#); en el caso de operación remota, es necesario especificar cómo se garantiza este aspecto. Para Transporte Aéreo Comercial la organización CAMO deberá estar aprobada como organización de mantenimiento Parte 145 con capacidad para llevar a cabo mantenimiento durante la operación en remoto, o deberá contratar con una organización con dicha capacidad, o podrá, en el caso de mantenimiento no programado de línea, contratar en forma de órdenes de trabajo independientes dirigidas a la organización de mantenimiento [Parte 145](#)/[Parte CAO](#). En todo caso, es necesario desarrollar un procedimiento detallado que especifique el proceso para garantizar la realización del mantenimiento programado como no programado durante la operación en remoto.

El procedimiento seguido para garantizar el mantenimiento en operación remota debe ser parte de los procedimientos seguidos por las tripulaciones.

3.2

Ref.

CAMO.A.300
AMC1 CAMO.A.300

Auditoría de calidad de las aeronaves

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

Procedimiento para el desarrollo de una auditoría de calidad de una aeronave. Deben establecerse las diferencias entre una revisión de aeronavegabilidad y una auditoría de calidad. Este procedimiento debe incluir:

- el cumplimiento con procedimientos aprobados,
- que el mantenimiento contratado sea llevado a cabo de acuerdo con el contrato.
- el cumplimiento en todo momento con la Parte M y parte ML.

7. PARTE 4.- PROCEDIMIENTOS DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD

4.1	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.305 CAMO.A.310 ML.A.903 ML.A.904	AMC CAMO.A.305 AMC CAMO.A.310 G-DAEA-CAMO-04
-----	------	-------------------------------	--	--

Personal de revisión de la aeronavegabilidad

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Una declaración donde queden perfectamente determinadas las responsabilidades del personal de RA. Al menos deberá contener lo siguiente:
 - El personal de RA que firma el **ARC** o, la recomendación, es responsable de la realización de la RA (tanto de la inspección documental como física). Si en algún momento fuera asistido durante la inspección física por personal con licencia Parte 66, éste se limitará a realizar las acciones de mantenimiento y puesta en servicio, requeridas por el personal RA, no siendo su función la realización de dicha inspección física.
 - Es responsable de realizar la RA de acuerdo a los procedimientos de RA incluidos en el manual CAME de la Organización aprobado, pero debe quedar claro que el personal de RA tiene la potestad para incrementar la profundidad de los muestreos definidos en el CAME, durante la RA, si lo considera necesario para asegurar que la aeronave cumple con la Parte M o la Parte ML y es aeronavegable. La Organización debe asegurar que no ejerce presión o impone limitaciones al PRA durante la RA.
 - Es responsable de los ítems revisados durante la RA. Pero, si el personal de RA no fuera independiente del proceso de gestión de la aeronavegabilidad y fue nominado en base a la opción de “total autoridad” (AMC CAMO.A.310(a)), también será responsable de la aeronavegabilidad continuada completa de esa aeronave, como consecuencia de su posición en la Organización de acuerdo a CAMO.A 305.
 - Es responsable de emitir un informe donde se confirme que todos los ítems requeridos han sido revisados durante la RA y, se detalle el resultado de la misma.
 - Es la única persona de la Organización CAMO que tiene autoridad para aceptar/rechazar la validez de la RA que él mismo ha realizado.
- b. Procedimientos para la evaluación por parte de la Organización CAMO del personal de revisión de la aeronavegabilidad. Al menos deberá cumplir con los criterios de experiencia, cualificación, formación y posición en la Organización CAMO, requeridos en la guía de *evaluación del personal de RA G-DAEA-CAMO-04*.
- c. Quién y cómo comunica a AESA la aceptación de este personal.
- d. Plan de Horas/Hombre del personal de RA (número de personas autorizadas como personal de RA y estimación de horas-hombre).
- e. Quién es la persona, dentro de la Organización CAMO, responsable de planificar las RA's (fecha y personal de RA que la realizará).
- f. En qué consiste una revisión de aeronavegabilidad completada satisfactoriamente previa a la aceptación del personal.

- g. Un listado con los nombres y referencia de autorización del personal de RA por parte de AESA. Debe quedar claramente definido que la inclusión del personal en dicha lista, constituye formalmente su autorización por parte de la Organización.
- h. Cómo se guardan y almacenan los registros de personal.

4.2	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.320	M.A 901 M.A 905 ML.A.903
-----	------	-------------------------------	------------	--------------------------------

Registros de revisión documental de las aeronaves

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Debe estar perfectamente determinado que es el propio personal de RA quien realiza directamente las tareas de análisis y evaluación de los registros, contra qué documentos o aplicaciones informáticas los compara y cuáles son las herramientas de control de los mismos.
- b. Procedimiento que defina cómo el personal de RA realiza la revisión documental. Ésta deberá incluir los puntos detallados en M.A. 901 o ML.A.903.
- c. Descripción de los registros de la aeronave que es necesario consultar durante la revisión documental. Debe especificarse claramente contra qué documento de la Organización se evalúa cada uno de los 11 puntos contenidos en M.A. 901 o ML.A.903. Debe describirse el nivel de detalle y el número de registros que necesita ser revisado (profundidad del muestreo de las categorías de documentos que deben ser revisadas).
- d. Responsable dentro de la Organización CAMO que deberá asistir al personal de RA durante la revisión documental, proporcionándole cualquier documentación que éste pueda necesitar.
- e. Formato del informe de revisión que deberá ser emitido y firmado por el personal de RA que realiza la revisión documental. Dicho informe deberá incluir las discrepancias encontradas durante dicha revisión y las acciones correctoras tomadas por la Organización CAMO y operador de la aeronave.
- f. Debe estar perfectamente determinado que, para las discrepancias encontradas, inmediatamente después de su detección (si es necesario en función de la gravedad de las mismas), se tomarán las acciones correctoras necesarias sin esperar a la emisión completa del "formato de informe" mencionado en el punto anterior.
- g. Responsable dentro de la Organización CAMO al que el personal de RA deberá informar sobre las discrepancias encontradas durante la revisión documental, con autoridad suficiente para el cierre de las mismas. También, deberá detallarse el procedimiento a seguir por la Organización en estos casos.
- h. Debe estar perfectamente determinado que la no subsanación de discrepancias, llevará a la resolución negativa de la RA. Esta situación junto con las acciones a tomar por parte de la Organización/operador, deberá comunicarse a la autoridad de matrícula y del operador, en el plazo de 72 horas.
- i. Procedimiento a seguir por la Organización para establecer la fecha de la revisión documental en relación con la fecha de la inspección física.

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

4.3	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.320	M.A.901 M.A.905 ML.A.903
-----	------	-------------------------------	------------	--------------------------------

Inspección física

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Debe estar perfectamente determinado que es el propio personal de RA quien realiza directamente la inspección física y debe ser descrito cómo es asistido por personal cualificado conforme a la Parte 66 en la aeronave a revisar, cuando sea necesario. Debe existir una declaración en la que se clarifique que la función del personal de apoyo Parte 66 estará limitada a realizar y dar la puesta en servicio de las acciones de mantenimiento requeridas por el personal de RA, siendo éste el responsable de realizar la inspección física, así como de verificar que no existen incongruencias entre la aeronave y la inspección documental realizada.
- b. Procedimiento que defina cómo el personal de RA realiza la revisión física.
- c. Descripción de cómo se lleva a cabo la inspección física. Debe existir un listado con los ítems que necesitan ser revisados y el nivel de detalle Ej.: áreas físicas de la aeronave, documentos de a bordo de la aeronave, etc. Debe especificarse claramente contra qué documento de la Organización se evalúa cada uno de los puntos contenidos en M.A.901 o ML.A.903.
- d. Responsable dentro de la Organización CAMO que deberá asistir al personal de RA durante la revisión física.
- e. Formato del informe de revisión que deberá ser emitido y firmado por el personal de RA que realiza la revisión física. Dicho informe deberá incluir las discrepancias encontradas durante dicha revisión y las acciones correctoras tomadas por la Organización CAMO y operador de la aeronave.
- f. Debe estar perfectamente determinado que, para las discrepancias encontradas, inmediatamente después de su detección (si es necesario en función de la gravedad de las mismas), se tomarán las acciones correctoras necesarias sin esperar a la emisión completa del “formato de informe” mencionado en el punto anterior.
- g. Responsable dentro de la Organización CAMO al que el personal de RA deberá informar sobre las discrepancias encontradas durante la inspección física, con autoridad suficiente para el cierre de las mismas. También deberá detallarse el procedimiento a seguir por la Organización en estos casos.
- h. Procedimiento a seguir por la Organización para establecer la fecha de la inspección física de la aeronave. En el caso de que ésta se programe durante una revisión de mantenimiento, tanto la inspección física como documental de la aeronave, se realizarán con posterioridad a la finalización de dicha revisión de mantenimiento y se tendrán en cuenta las acciones de mantenimiento tomadas durante la misma para determinar el estado real de la aeronave en el momento de realizar la RA.

- i. De acuerdo a M.A 901 y ML.A.901, la RA podrá adelantarse 90 días antes de la caducidad del **ARC**.
- j. Protocolo de vuelo de prueba (total o parcial) estableciendo en qué condiciones se prevé realizarlo.

4.4	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	M.A.903 AMC M.A.903(a)1	M.A.904 AMC M.A. 904(a)1,(a)2,(b)
-----	------	-------------------------------	----------------------------	--------------------------------------

Procedimientos adicionales de recomendaciones a AESA para la importación de una aeronave

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Descripción de las tareas adicionales a realizar por parte de la CAMO, con respecto a la recomendación para la emisión de un **ARC** en el caso de importación de una aeronave (M.A 904). Debe incluir comunicaciones con AESA de registro, ítems adicionales a ser revisados durante la RA y especificaciones de mantenimiento que deban cumplimentarse.
- b. Modos de actuación según la aeronave provenga de otro país de la UE (M.A.903) o sea importada de fuera de la UE (M.A.904).

4.5	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.320 M.A.901(d)	
-----	------	-------------------------------	--------------------------	--

Recomendaciones a AESA para la emisión de un **ARC**

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Debe estar perfectamente determinado que es el propio personal de RA quien emite y firma el informe de recomendación.
- b. Procedimientos de comunicación con las autoridades competentes en el caso de una recomendación para la emisión de un **ARC**.
- c. Formato o descripción del contenido de una recomendación.

4.6	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.320	M.A.901 ML.A.901 ML.A.903 ML.A.905 ML.A.906
-----	------	-------------------------------	------------	---

Emisión de un **ARC**

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Procedimiento para la emisión de un **ARC** de acuerdo a la Subparte I de la parte M o ML. Debe indicar la conservación de registros, la distribución de copias de los **ARCs**, etc.
- b. El procedimiento anterior deberá asegurar que solamente será emitido un **ARC** después de que se haya completado de forma positiva tanto la inspección documental como física de la aeronave. En caso contrario deberá informarse a AESA.
- c. Debe estar descrito cuándo, cómo y quién puede emitir un **ARC**.

- d. Una declaración que asegure que las “tareas de RA” no han sido subcontratadas.
- e. Compromiso de envío a la autoridad competente, de una copia del **ARC** antes de 10 días desde la RA y, el procedimiento que se seguirá para ello.

NOTA: En el caso de que la emisión o extensión se haya realizado mediante firma electrónica a través del sistema SIPA, éstas se considerarán automáticamente comunicadas al quedar registradas en este sistema de firma electrónica.

- f. Copia del formato del **ARC**, formato 15b de EASA o formato 15c.

NOTA: En el caso de aeronaves de matrícula española, se utilizará la del sistema SIPA para la firma del formato 15b, excepto si la aeronave se ha incorporado al Registro de Matrículas de España proveniente de un Estado Miembro, posee un **ARC** válido en soporte papel y se cumplen las condiciones para prorrogar el **ARC**. En tal caso, la CAMO prorrogará el **ARC** en soporte papel. En el caso de aeronaves no registradas en España, se utilizará el soporte papel.

NOTA: Debe especificarse que la validez del **ARC** será de 1 año a no ser que AESA determine lo contrario.

Procedimientos adicionales para la importación de una aeronave bajo parte ML

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Descripción de las tareas adicionales a realizar por parte de la CAMO, con respecto a la emisión de un **ARC** en el caso de importación de una aeronave (ML.A.905). Debe incluir ítems adicionales a ser revisados durante la RA y especificaciones de mantenimiento que deban cumplimentarse.
- b. Modos de actuación según la aeronave provenga de otro país de la UE (ML.A.905) o sea importada de fuera de la UE (ML.A.906).

4.7	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.320 CAMO.A.220	
-----	------	-------------------------------	--------------------------	--


Registros de revisiones de aeronavegabilidad, responsabilidades, custodia y acceso

Comprobar que contiene al menos la siguiente información:

- a. Descripción de cómo se conservan los registros, los periodos de conservación y localización de los mismos, acceso a ellos y personal responsable.
- b. Registro del personal de RA que incluya la formación, la experiencia en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, las licencias Parte 66, así como una copia de la autorización del mismo por parte de AESA. Deberá mencionarse explícitamente que dicho registro deberá mantenerse al menos durante **3** años (incluido para el personal que deje la Organización durante ese periodo).


	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
		DSA
DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		

4.8	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	ML.A.901 M.A.901	
<p>Extensión de un ARC</p> <p>Comprobar que contiene al menos la siguiente información:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Debe estar descrito cuándo, cómo y quién puede prorrogar la validez del ARC si se dan las condiciones de entorno controlado y cómo se gestionan las mismas. <p>NOTA: Debe especificarse que la validez del ARC será de 1 año a no ser que AESA determine lo contrario.</p>				

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

8. PARTE 4B.- PROCEDIMIENTOS DE AUTORIZACIÓN DE VUELO

4B.1	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.125	GM CAMO.A.125(f)
<p>Conformidad con las Condiciones de Vuelo aprobadas</p> <p>El procedimiento debería indicar cómo se acredita la conformidad con las Condiciones de Vuelo aprobadas, qué documentos deben estar disponibles y quién está autorizado para firmarlos.</p> <p><u>La CAMO debidamente aprobada podrá emitir la Autorización de Vuelo, pero NO podrá aprobar las Condiciones de Vuelo.</u></p> <p>Cuando la Autorización de Vuelo sea emitida por la CAMO, las Condiciones de Vuelo sólo podrán ser aprobadas por:</p> <ul style="list-style-type: none"> • EASA, o una DOA debidamente aprobada, cuando estén relacionadas con la seguridad del diseño. • AESA cuando no estén relacionados con la seguridad del diseño o por la organización debidamente aprobada que también expida la autorización de vuelo según el Reglamento. 				
4B.2	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.125 21.A.711 del Rto. 748/2012	GM CAMO.A.125(f)
<p>Emisión de la Autorización de Vuelo por la CAMO debidamente aprobada</p> <p>La CAMO, con privilegios CAMO.A.125(f), podrá expedir una Autorización de Vuelo, con arreglo a 21A.711 (d) del anexo (Parte 21) del Reglamento UE 748/2012 en beneficio de la aeronave concreta cuyo Certificado de Revisión de la Aeronavegabilidad (ARC) dicha CAMO esté habilitada para emitir, siempre que la CAMO acredite la conformidad con unas Condiciones de Vuelo aprobadas con arreglo al procedimiento descrito en 4B.1.</p> <p>“La aeronave concreta cuyo ARC la CAMO está habilitada para emitir” quiere decir:</p> <p>Para las aeronaves utilizadas tanto en operaciones sujetas al Reglamento (CE) 1008/2008 como para aeronaves con más de 2730 kg de peso máximo al despegue con la excepción de los globos, la Autorización de Vuelo sólo podrá emitirse para las aeronaves que estén en un entorno controlado (M.A.901 (b)) y gestionadas por esa CAMO.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Para las aeronaves con peso máximo al despegue de hasta 2730kg que no operen bajo el Reglamento (CE) 1008/2008, y para todos los globos, la Autorización de Vuelo podrá emitirse para cualquier aeronave (dentro del alcance de la CAMO). <p>El procedimiento debería describir el proceso para la generación del formato 20b de EASA (ver apéndice IV a la Parte 21 del Reglamento UE 748/2012) y cómo se cumple con 21.A.711 (d) (e) antes de la firma de la Autorización de Vuelo.</p> <p>El procedimiento también debería describir cómo la CAMO asegura el cumplimiento con 21A.711 (g) para la revocación de la Autorización de Vuelo.</p>				

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)		G-DAEA-CAMO-02
			Edición 1.2
			DSA
DOCUMENTACIÓN PÚBLICA			

Lo antes posible, pero como máximo en un plazo de 3 días, se deberá remitir una copia de la Autorización de Vuelo junto con las Condiciones de Vuelo aprobadas a la Autoridad Competente (21A.711 (f)).

4B.3	Ref.	CAMO.A.300 AMC1 CAMO.A.300	CAMO.A.305 CAMO.A.125(f)	GM1 CAMO.A.125(f) 21.A.711 del Rto. 748/2012
------	------	-------------------------------	-----------------------------	--

Firmas autorizadas para la Autorización de Vuelo

El procedimiento, o un documento referenciado en el CAME, deberían identificar las personas autorizadas de la CAMO con privilegios según CAMO.A.125(f) para la firma de la Autorización de Vuelo, incluyendo el nombre, firma y alcance de la autorización.

Para la emisión de la Autorización de Vuelo, la CAMO deberá disponer de Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad (PRA) adecuado, conforme a CAMO.A.310.

4B.4	Ref.	CAMO.A.300		21.A.711 del Rto. 748/2012
------	------	------------	--	-----------------------------------

Relación con la Autoridad Local para el vuelo

El procedimiento debería establecer la comunicación con la Autoridad Local para obtener la correspondiente aprobación y el cumplimiento con los requerimientos locales que están fuera del alcance de las condiciones de 21A.708 (b) (ver Parte 21A.711(e))

De acuerdo a lo establecido en el formato 20b de EASA, Autorización de Vuelo:

“La presente Autorización de Vuelo... .. es válida en todos los Estados miembros. Esta autorización también es válida para volar a otros Estados y dentro de otros Estados, siempre que se obtenga la aprobación correspondiente de las autoridades competentes de dichos Estados”.

4B.5	Ref.	CAMO.A.300		21.A.711 del Rto. 748/2012
------	------	------------	--	-----------------------------------

Registros, responsabilidades, retención y acceso a la Autorización de Vuelo

Este apartado debería describir cómo se guardan los registros, los periodos en los que han de guardarse los mismos, dónde se guardarán, el acceso a ellos y las responsabilidades.

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)		G-DAEA-CAMO-02
			Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		DSA

9. PARTE 5.- FORMATOS/LISTADOS/CONTRATOS

5.1	Ref.	CAMO.A.300	AMC CAMO.A.300	
Documentos de muestra Párrafo auto explicativo.				
5.2	Ref.	CAMO.A.300	AMC CAMO.A.300	CAMO.A.305
Listado del personal de revisión de la aeronavegabilidad y personal extensor de la Organización CAMO o en el caso de estar contratado, listado de organizaciones que realizan las RA's Párrafo auto explicativo, además debe establecerse que la lista deberá ser periódicamente revisada.				
5.3	Ref.	CAMO.A.300	M.A.201 ML.A.201	CAMO.A.205 CAMO.A.125
Listado de los subcontratistas según M.A.201, ML.A.201 y CAMO.A.125(d)(3) Párrafo auto explicativo, además debe establecer que la lista deberá ser periódicamente revisada.				
5.4	Ref.	CAMO.A.300	AMC CAMO.A.300	
Listado de las organizaciones de mantenimiento aprobadas contratadas y lista de contratos de mantenimiento Párrafo auto explicativo, además debe establecer que la lista deberá ser periódicamente revisada.				
5.5	Ref.	CAMO.A.300	M.A.201(h) ML.A.201	Appendix II to AMC1 CAMO.A.125(d)(3)
Copia de los contratos de las tareas del mantenimiento de la aeronavegabilidad subcontratadas (si aplica) Párrafo autoexplicativo.				
5.6	Ref.	CAMO.A.300	AMC CAMO.A.300	CAMO.A.300(a)(12)
Lista de programas de mantenimiento aprobados según CAMO.A.300(a)(12) Párrafo autoexplicativo.				
5.7	Ref.	CAMO.A.300	AMC CAMO.A.300	CAMO.A.300(a)(13)
Lista de los medios alternativos de cumplimiento aprobados según CAMO.A.300(a)(13). Párrafo autoexplicativo.				

10. PARTE 6.- PARTE T

6.1	Ref.	CAMO.A.300	T.A 704	
-----	------	------------	---------	--

Además de los requisitos del punto CAMO.A.300 desarrollados en esta guía, la memoria de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, deberá contener procedimientos que especifiquen cómo la organización debe garantizar la conformidad con la Parte T.

0. ORGANIZACIÓN GENERAL.

0.1. Compromiso del Director Responsable.

La exposición del director responsable debe incluir la intención del párrafo siguiente. Esta declaración puede ser usada sin realizar una enmienda a la memoria. Cualquier enmienda a la declaración no debe alterar su propósito.

'Esta exposición define la organización y los procedimientos sobre los que se basa la aprobación de la organización de gestión de aeronavegabilidad permanente XXXXX bajo la Parte-M, la parte CAMO y la Parte-T.

0.2. Información general

En la Parte 02, apartado c.

c) Alcance de los trabajos – Aeronaves gestionadas.

Esta parte debe especificar el alcance del trabajo para el cual se aprueba la CAMO. Esto incluye:

- tipo / serie de aeronaves
- registros de aeronaves
- propietario / operador
- referencias de contratos
- el estado de registro de CAMOs aprobado bajo la Parte-T, etc.

A continuación, se proporciona un ejemplo:

Tipo/serie de aeronave	Fecha de inclusión en el alcance trabajo	Programa de mantenimiento	Matrícula de la aeronave	Propietario / Operador	Referencia de contrato con la CAMO	Estado de Registro de CAMO

En el caso de operadores aéreos con licencia de explotación de conformidad con el Reglamento (CE) 1008/2008, en este apartado podrá hacerse referencia a las especificaciones de operaciones o al manual de operaciones en el que se enumeran los registros de aeronaves.

Dependiendo del número de aeronaves, este párrafo debe ser actualizado de la siguiente manera:

1. Esta parte se revisará cada vez que una aeronave se elimina o se añade a la lista;
2. Esta parte se revisa cada vez que un tipo de aeronave o un número significativo de aeronaves es retirado o agregado a la lista. En ese caso, debe indicarse en el párrafo el lugar de la lista actual de aviones gestionados disponible para su consulta.

6. PROCEDIMIENTOS DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA PARA LAS AERONAVES A LAS QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO T.A.101

Se debe añadir una nueva Parte 6 para incluir los procedimientos de aeronavegabilidad continuada a las que se refiere el artículo T.A.101. Los requisitos son los que se establecen en la parte 1 de esta guía, adaptando a las organizaciones a las que le apliquen la parte T. Para más información ver El Apéndice 1 al AMC.T.A.704 del Reglamento 1321/2014.

En particular, a continuación, se desarrollan los puntos que difieren de la parte 1 de la guía y son de aplicación a organizaciones afectadas por la parte T.

6.1. Gestión de la Aeronavegabilidad Continuada.

6.1.2 Programa de mantenimiento de aeronaves

Esta parte debe identificar los requisitos de estado de registro para el programa de mantenimiento y describir cómo el procedimiento establecido por la CAMO satisface esos requisitos. Este procedimiento debe abordar las responsabilidades específicas de la CAMO con respecto al desarrollo, actualización, aprobación o aceptación y gestión del programa de mantenimiento. Las fuentes para el programa de mantenimiento y las tareas obligatorias deben ser claramente identificadas.

6.1.4 Cumplimiento y control de la información de seguridad obligatoria (MSI) emitida por el Estado de matrícula y la EASA

Esta parte debe identificar los requisitos de MSI emitidos por el Estado de Registro y EASA. Además, debe demostrar que la CAMO cuenta con un sistema integral para la gestión de MSI, incluidas las directrices de aeronavegabilidad (ADs) emitidas por el Estado de matrícula y la Agencia. Puede incluir, por ejemplo, lo siguiente:

a) Adquisición de MSI

Esta parte debe especificar las fuentes para la MSI (Estado de matrícula, fabricante, titular de certificado de tipo, la Agencia).

b) Decisión MSI

Esta parte debe describir cómo y por quién se analiza la MSI. También debe describir el proceso de toma de decisiones en caso de que la MSI del Estado de matrícula entre en conflicto con la MSI emitida por la Agencia o cualquier requisito de aeronavegabilidad u operacional emitido por la UE. Esta parte también debe describir qué tipo de información se proporciona a las organizaciones de mantenimiento contratadas para planificar y llevar a cabo la MSI. Esto debería incluir, cuando sea necesario, un procedimiento específico para la gestión de la MSI urgente

c) Control MSI

Esta parte debe especificar cómo la organización gestiona el aseguramiento de que se realiza toda la MSI aplicable y que se realiza a tiempo adecuado. Esto debe incluir un sistema de circuito cerrado que permita verificar que para cada MSI nueva o revisada y para cada aeronave:

1. La MSI no es aplicable, o
2. Si la MSI es aplicable:
 - la MSI todavía no se ha realizado, pero el plazo no está vencido,
 - se realiza la MSI y se identifica y realiza cualquier inspección repetitiva.

Esto puede ser un proceso continuo o puede basarse en revisiones programadas.

6.1.5. Estándares de modificaciones / reparaciones.

Esta parte debe describir los requisitos del Estado de Matrícula para las modificaciones y reparaciones. En particular, el proceso para la emisión y aprobación de datos de diseño para las reparaciones y modificaciones, la clasificación de reparaciones y modificaciones y las responsabilidades específicas de la CAMO con respecto a la gestión y aprobación de cualquier modificación y reparación antes de su realización.

6.1.9. Pesada de las aeronaves.

Esta parte debe incluir en qué ocasión debe pesarse una aeronave teniendo en cuenta los requisitos operativos de la UE y los requisitos del Estado de matrícula. La pesada también puede ser necesaria después de una modificación importante. Esta parte debe describir quién realiza la pesada, de acuerdo con qué procedimiento, quién calcula el nuevo peso y centrado, y cómo se procesa el resultado en la organización.

6.10. Procedimientos de pruebas de vuelo.

Esta parte debe incluir los criterios para realizar pruebas de vuelo, teniendo en cuenta los requisitos del Estado de Registro y las instrucciones aplicables de aeronavegabilidad continuada (ICA).

Esta parte debe incluir cómo se establece el procedimiento de pruebas de vuelo para cumplir con su propósito, por ejemplo, después de un chequeo de mantenimiento completo, después de la instalación o desinstalación del sistema de control de motor, etc.

6.2.2 Auditoría de aeronaves.

Esta parte debe incluir los procedimientos para realizar una auditoría de una aeronave. Debe incluir como se lleva a cabo la auditoría de aeronaves antes del arrendamiento y la auditoría de calidad de aeronaves durante el período de arrendamiento (leasing).

- a) Auditoría de aeronaves antes del arrendamiento.

Esta auditoría debe incluir una inspección de la aeronave y sus registros para asegurarse de que la aeronave es aeronavegable y cumple con los requisitos del estado de matrícula, requisitos de la Parte-T y cualquier requisito de la UE aplicable para la operación prevista. Debe incluirse la verificación de que todos los equipos de emergencia y operativos requeridos por las normas operacionales y de espacio aéreo de la UE estén disponibles, que se hayan realizado todas las tareas de mantenimiento y MSI necesarios, que todas las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos del estado de registro y que hayan sido registradas, etc.

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
		DSA
DOCUMENTACIÓN PÚBLICA		

b) Auditoría de aeronaves durante el arrendamiento.

Esta parte debe incluir el procedimiento para realizar una auditoría de calidad de la aeronave durante el período de arrendamiento. Este procedimiento debe incluir:

- el cumplimiento de los procedimientos aprobados,
- que mantenimiento contratado se lleva a cabo de conformidad con el contrato,
- el cumplimiento continuo de la Parte-T.

11. PARTE 7.- SUPLEMENTOS

SUPLEMENTO REAL DECRETO 750/2014

7.1

Ref.

Real Decreto 750/2014

El R.D. define dos regímenes de operación fuera del ámbito EASA, ya sea:

1. Operación EXCLUSIVA: la aeronave realiza únicamente una actividad o servicio contemplado en el artículo 2, apartado 3.a del Reglamento 2018/1139.
2. Operación MIXTA: la aeronave realiza una actividad o servicio contemplado en el artículo 2, apartado 3.a del Reglamento 2018/1139 y además realiza o pretenda realizar cualquier otro tipo de actividad EASA (privado, transporte aéreo comercial u operación comercial).

El RD 750/2014 contempla que las aeronaves en estos regímenes de operación MIXTA y EXCLUSIVA puedan ser gestionadas por una CAMO con las condiciones establecidas en dicho Real Decreto. Por tanto, el CAME deberá especificar los procedimientos de gestión particulares para estos dos regímenes de operación.

Los aspectos a considerar en el manual CAME son:

- Identificación de las aeronaves. Es necesario especificar para cada aeronave el régimen de operación (EASA, Exclusiva, Mixta) y el tipo de actividad (transporte aéreo comercial, operación comercial, privado, actividad o servicio contemplado en el artículo 2, apartado 3.a del Reglamento 2018/1139). En el caso de disponer del privilegio de aprobación del anexo de matrículas a través de SIPA, no será necesario especificar el régimen de operación para cada aeronave, con hacer referencia a dicho anexo será suficiente.
- MEL: En el caso de aeronaves que realicen actividades de lucha contra incendios y Salvamento (tanto en régimen de Operación Mixto o régimen de Operación Exclusivo), es necesario especificar las condiciones del uso de la MEL para estas actividades.
- Realización de Mantenimiento. En el caso de aeronaves en régimen de Operación en Exclusiva, es necesario especificar los procedimientos para garantizar certificado de aptitud para el servicio de las aeronaves se emitirá indicando que los trabajos han sido realizados de acuerdo a normativa nacional, y no conforme a la Parte M/ML o Parte 145.
- Cambios de diseño de tipo NO EASA: en el caso de aeronaves en régimen de Operación en Exclusiva, se deberán detallar los procedimientos para la gestión de los cambios de diseño de tipo: la aprobación de dichos cambios, la incorporación de las instrucciones de aeronavegabilidad continuada al Programa de Mantenimiento, el control de las Directivas de Aeronavegabilidad emitidas por AESA referentes dichos cambios
- Permisos de Vuelo: en el caso de aeronaves en régimen de Operación en Exclusiva, se deberán detallar los procedimientos para la gestión de las autorizaciones de vuelo con AESA.
- Revisiones de Aeronavegabilidad en el caso de aeronaves en régimen de Operación en Exclusiva, se deberán detallar los procedimientos para la realización de las revisiones de aeronavegabilidad conforme a la Resolución de AESA especificada en el artículo

TAE.AER.GEN.200 (b) (2). En particular, los procedimientos deberán incluir la verificación de las condiciones supletorias y excepciones establecidas en el propio artículo TAE.AER.GEN.200 (b) y el formulario AESA 15 b o c para la expedición del Certificado de Revisión de Aeronavegabilidad

Estos procedimientos particulares deberán detallarse en un anexo al propio CAME.

SUPLEMENTO APROBACIONES OPERACIONALES: RVSM, LVO

7.2	Ref.	R(UE) 965/2012	Anexo V Parte SPA Subparte D	AMC3 SPA.RVSM.105 (a) /(b)/(c) SPA.RVSM.115 (c)
-----	------	----------------	---------------------------------	---

El propósito de este suplemento es incluir los puntos normativos que afectan a la gestión de la aeronavegabilidad continuada, y por tanto que han de cumplir las organizaciones CAMO, correspondientes a la aprobación Operacional de RVSM tal y como se indica en el Anexo V Parte SPA del Reglamento (UE) 965/2012. El cumplimiento con estos contenidos asegurará el cumplimiento de dichos requisitos.

Las organizaciones CAMO han de contener los procedimientos de aeronavegabilidad continuada ligado a la aprobación RVSM, o bien en su manual CAME (Opción 1) o en un manual independiente anexo al CAME (Opción 2).

Los requisitos normativos para cumplir con RVSM son:

- **AMC3 SPA.RVSM.105 (a):** Programa de mantenimiento de la aeronave conteniendo las tareas de mantenimiento asociadas al equipamiento requerido para la operación RVSM, cuando tales tareas han sido definidas por el titular del TC o STC (MPD/MRBR, ICAs al STC, etc.) y de acuerdo con las indicaciones del AMC1 ACNS.A.GEN.010.
- **AMC3 SPA.RVSM.105 (b):** Demostración de que los procedimientos de aeronavegabilidad continuada del propietario/AOC/CAMO aseguran que:
 1. Cualquier modificación o cambio de diseño que pudiera afectar a la operación RVSM ha sido evaluado por una DOA aprobada de acuerdo a la Parte-21.
 2. Cualquier reparación que pueda afectar a la integridad de la operación RVSM (elementos pitot/static probes, presencia daños, abolladuras o deformaciones en la zona de estática) es realizada en base a datos aprobados.
 3. Se conserva adecuadamente la geometría del fuselaje (mediciones de la superficie, rugosidades y ondulaciones) según se especifica en las instrucciones para la aeronavegabilidad continua (ICA) para mitigar el error del sistema de altimetría y cumplir con las tolerancias RVSM. Estas comprobaciones deben realizarse después de reparaciones o alteraciones que tengan un efecto sobre la superficie del fuselaje y el flujo de aire.

- **AMC3 SPA.RVSM.105 (c):** procedimiento que asegura el control de la formación específica RVSM para el personal de gestión de aeronavegabilidad continuada y el personal técnico de mantenimiento (TMA y certificadores) de las Organizaciones de mantenimiento contratadas, haciendo hincapié en:
 - Técnicas de inspección de la geometría del avión,
 - Calibración y uso de los equipos de test (1)
 - Uso de procedimientos e instrucciones especiales de RVSM.

NOTA (1): Asegurando el uso por el personal de mantenimiento de los equipos adecuados de prueba, debidamente calibrados y según lo establecido por el fabricante para los sistemas RVSM.

- **SPA.RVSM.115 (c):** Procedimientos y/o acciones de mantenimiento inmediatas para la rectificación de defectos y corrección de posibles errores en las capacidades del equipamiento RVSM, notificados o recibidos a través de sistemas de monitorización de la capacidad de mantenimiento de la altitud.

Opción 1: Los aspectos a considerar en el manual CAME son:

A continuación, se indican los capítulos del CAME que podrían verse afectados, de manera que la CAMO deberá describir procedimientos específicos indicando su gestión e interrelación con el AOC (Operaciones). Por su parte, el personal inspector deberá verificar que los requisitos normativos quedan cubiertos en los capítulos/epígrafes afectados del CAME:

NOTA: la lista de capítulos o epígrafes afectados no es exhaustiva.

- **AMC3 SPA.RVSM.105 (a):** cubierto por los requerimientos del M.A. 302 y los procedimientos definidos en el manual CAME (Part CAMO, CAMO.A.300), apartado 1.2 Programa de Mantenimiento de las aeronaves (desarrollo, revisión y aprobación).
- **AMC3 SPA.RVSM.105 (b):** cubierto por los requerimientos del M.A.304 y los procedimientos definidos en el manual CAME (Part CAMO, CAMO.A.300), apartado 1.7 Reparaciones y modificaciones.
- **AMC3 SPA.RVSM.105 (c) y SPA.RVSM.115 (c):** cubierto por los requerimientos del M.A.304 y los procedimientos definidos en el manual CAME (Part CAMO, CAMO.A.300); apartados 2.8 Monitorización del cumplimiento (de acuerdo con AMC1 CAMO.A.300); 2.9 Control de la competencia del personal (de acuerdo con AMC1 CAMO.A.300); 3.1 Procedimiento de selección de contratistas de mantenimiento y 3.2 Auditoría de calidad de aeronaves.

NOTA: Los apartados del CAME de la Parte 2 podrán incluirse en el manual del Sistema de gestión según corresponda.

Opción 2: Método alternativo - Manual de Procedimientos de gestión de aeronavegabilidad y operación RVSM (separado del CAME):

A continuación, a modo de guía, se indica un syllabus de su contenido, de manera que la CAMO deberá describir procedimientos específicos indicando su gestión e interrelación con el AOC (Operaciones). Por su parte, el personal inspector deberá verificar que los requisitos normativos quedan cubiertos:

- i. *Introducción, definiciones, objeto, responsabilidades.*
- ii. *Equipos involucrados en la operación RVSM*
- iii. *Procedimientos de mantenimiento, gestión y monitorización de la operación:*
 - *Control de tareas aplicables en el AMP*
 - *Gestión de reparaciones y modificaciones (SRM).*
 - *Interfase con Operaciones: notificaciones por fallo de equipos/desviaciones*
 - *Procedimientos de seguimiento y control:*
 - *Monitorización de la operación*
 - *Control de competencia del personal CAMO*
 - *Selección y control de organizaciones 145 contratadas*
 - *Verificación del mantenimiento y CRS*

7.3

Ref.

Regl(UE) 965/2012

Anexo V Parte SPA
Subparte E

AMC5 SPA.LVO.105
AMC3 SPA.LVO.105

El propósito de este suplemento es incluir los puntos normativos que afectan a la gestión de la aeronavegabilidad continuada, y por tanto que han de cumplir las organizaciones CAMO, correspondientes a la aprobación Operacional de LVO tal y como se indica en el Anexo V Parte SPA del Reglamento (UE) 965/2012. El cumplimiento con estos contenidos asegurará el cumplimiento de dichos requisitos.

Las organizaciones CAMO han de contener los procedimientos de aeronavegabilidad continuada ligado a la aprobación LVO, o bien en su manual CAME (Opción 1) o en un manual independiente anexo al CAME (Opción 2).

Los requisitos normativos para cumplir con LVO son:

- **AMC3 SPA.LVO.105:** Basado en el reporte de las tripulaciones y del personal de mantenimiento y en los mensajes proporcionados por la aeronave, el propietario/AOC/CAMO ha desarrollado un procedimiento que permite la vigilancia y supervisión continua de las operaciones LVO de cada aeronave, a fin de detectar tendencias no deseadas antes de convertirse en peligrosas. Dicho procedimiento estará basado en los datos de un sistema de registro que incluya la siguiente información (mantenida por periodos de 12 meses):

1. Número total de aproximaciones satisfactorias CAT II y CAT III (por tipo de avión), reales o simuladas, para vigilar el cumplimiento con los requisitos CAT II y CAT III de los equipos de abordó.
2. Informes de las aproximaciones y/o aterrizajes automáticos frustrados, por aeropuerto y matrícula, indicando las causas: fallo de equipos de abordó, instalaciones en tierra, por instrucciones ATC o cualquier otra causa.

El propietario/AOC/CAMO establecerá un programa de fiabilidad de las operaciones LVO para vigilar el mantenimiento de las performances de los sistemas de aterrizaje automático y/o de los "HUD Landing System (HUDLS)", de cada aeronave

- **AMC5 SPA.LVO.105:** Programa de mantenimiento de la aeronave conteniendo las tareas de mantenimiento asociadas al equipamiento y software requerido para las operaciones LVTO/CAT II/CAT III solicitadas, cuando tales tareas han sido definidas por el titular del TC o STC (MPD/MRBR, ICAs al STC, etc.).

Opción 1: Los aspectos a considerar en el manual CAME son:

A continuación, se indican los capítulos del CAME que podrían verse afectados, de manera que la CAMO deberá describir procedimientos específicos indicando su gestión e interrelación con el AOC (Operaciones). Por su parte, el personal inspector deberá verificar que los requisitos normativos quedan cubiertos en los capítulos/epígrafes afectados del CAME:

NOTA: la lista de capítulos o epígrafes afectados no es exhaustiva.

- **AMC3 SPA.LVO.105:** cubierto por los requerimientos normativos M.A. 301, M.A. 303, M.A. 305 (y M.A. 306 en TAC) y los procedimientos definidos en el manual CAME (Part CAMO, CAMO.A.300):
 - 1.1a Utilización del sistema de registro de aeronavegabilidad continua de la aeronave (y si corresponde, sistema de registro técnico de la aeronave (ATL).
 - 1.1b Aplicación de la MEL (Minimum Equipment List).
 - 1.4 Cumplimiento y control de Directivas de Aeronavegabilidad y Operativas que sean de aplicación y afecten al mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - 1.10 Programas de Fiabilidad.
 - 2.8 Monitorización del cumplimiento (de acuerdo con AMC1 CAMO.A.300).
 - 2.9 Control de la competencia del personal (de acuerdo con AMC1 CAMO.A.300).
 - 3.1 Procedimiento de selección de contratistas de mantenimiento.
 - 3.2 Auditoría de calidad de aeronaves.
- **AMC5 SPA.LVO.105:** cubierto por los requerimientos del M.A.302 y los procedimientos definidos en el manual CAME (Parte CAMO, CAMO.A.300), apartado 1.2 Programa de Mantenimiento de las aeronaves (desarrollo, revisión y aprobación).

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

NOTA: Los apartados del CAME de la Parte 2 podrán incluirse en el manual del Sistema de gestión según corresponda.

Opción 2: Método alternativo - Manual de Procedimientos de gestión de aeronavegabilidad y operación LVO (CAT II/III) (separado del CAME):

A continuación, a modo de guía, se indica un syllabus de su contenido, de manera que la CAMO deberá describir procedimientos específicos indicando su gestión e interrelación con el AOC (Operaciones). Por su parte, el personal inspector deberá verificar que los requisitos normativos quedan cubiertos:

- a. *Introducción, definiciones, objeto y responsabilidades*
- b. *Procedimientos de mantenimiento y gestión de la operación:*
 - *Listas de equipo mínimo para operación CAT II/III*
 - *Informes de aproximaciones CAT II/III*
 - *Detección de fallos e Informes*
 - *Procedimiento de degradación (downgrading) de la categoría*
 - *Reparación de fallos*
 - *Pruebas de equipos/sistemas tras la reparación*
 - *Procedimiento de recuperación (upgrading) de la categoría*
 - *Mantenimiento preventivo – tareas AMP y fiabilidad de los sistemas*
- c. *Aseguramiento de la formación/entrenamiento del personal certificador*
- d. *Monitorización de la operación CAT II/III*
- e. *Anexos (formatos asociados)*

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

12. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN/REVISIÓN

Detallados en el registro de ediciones, al comienzo de esta guía.

13. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

REFERENCIAS GENERALES			
CÓDIGO	TIPO DOCUMENTO	TÍTULO	Edición
LSA	LEY	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA. (BOE 162, DE 8.7.2003) Y MODIFICACIONES POSTERIORES.	N/A
LPAC	LEY	LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.	N/A
RIA	REAL DECRETO	REAL DECRETO 98/2009, DE 6 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA Y MODIFICACIONES POSTERIORES.	N/A
FOM/2140/2005	ORDEN MINISTERIAL	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.	N/A
RD 203/2021	REAL DECRETO	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.	N/A

REFERENCIAS ESPECÍFICAS			
CÓDIGO	TIPO DOCUMENTO	TÍTULO	Edición
BR	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 4 DE JULIO DE 2018, SOBRE NORMAS COMUNES EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL Y POR EL QUE SE CREA UNA AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA Y POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) N.O 2111/2005, (CE) N.O 1008/2008, (UE) N.O 996/2010, (CE) 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.	N/A
REG. 1321/2014 (IR)	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) NO 1321/2014 DE LA COMISIÓN DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2014 SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS, COMPONENTES Y EQUIPOS Y SOBRE LA APROBACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES Y PERSONAL QUE PARTICIPAN EN DICHAS TAREAS. (REFUNDICIÓN DEL REGLAMENTO (CE) NO 2042/2003).	N/A
REG. 2015/1088	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) 2015/1088 DE LA COMISIÓN DE 3 DE JULIO DE 2015 POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) Nº 1321/2014 SOBRE LA SIMPLIFICACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES DE AVIACIÓN GENERAL.	N/A

	EVALUACIÓN DEL MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAME)	G-DAEA-CAMO-02
		Edición 1.2
	DOCUMENTACIÓN PÚBLICA	DSA

REG. 2015/1536	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) 2015/1536 DE LA COMISIÓN DE 16 DE SEPTIEMBRE DE 2015 POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) 1321/2014 EN LO QUE SE REFIERE A LA ARMONIZACIÓN DE LAS NORMAS DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD CON EL REGLAMENTO (CE) 216/2008, A LAS TAREAS CRÍTICAS DE MANTENIMIENTO Y A LA SUPERVISIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE.	N/A
REG. 2018/1142	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) 2018/1142 DE LA COMISIÓN DE 14 DE AGOSTO DE 2018 POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) N.O 1321/2014 EN LO QUE SE REFIERE A LA INTRODUCCIÓN DE DETERMINADAS CATEGORÍAS DE LICENCIAS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES, LA MODIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE ACEPTACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE PROVEEDORES EXTERNOS Y LA MODIFICACIÓN DE LAS FACULTADES DE LAS ORGANIZACIONES DE FORMACIÓN EN MANTENIMIENTO.	N/A
REG. 2019/1383	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) NO 2019/1383 DE LA COMISIÓN DE 8 DE JULIO DE 2019 POR EL QUE SE MODIFICA Y CORRIGE EL REGLAMENTO (UE) 1321/2014 EN LO QUE RESPECTA A LOS SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL EN LAS ORGANIZACIONES DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD Y A LA SIMPLIFICACIÓN DE LAS CONDICIONES APLICABLES A LAS AERONAVES DE AVIACIÓN GENERAL EN RELACIÓN CON EL MANTENIMIENTO Y LA GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD.	N/A
REG. 2019/1384	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) NO 2019/1384 DE LA COMISIÓN DE 24 DE JULIO DE 2019 POR EL QUE SE MODIFICA Y CORRIGE EL REGLAMENTO (UE) 1321/2014.	N/A
REG. 2020/270	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) NO 2020/270 DE LA COMISIÓN, DE 25 DE FEBRERO DE 2020, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) 1321/2014 EN LO QUE RESPECTA A LAS MEDIDAS TRANSITORIAS PARA LAS ORGANIZACIONES QUE PARTICIPAN EN EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LA AVIACIÓN GENERAL Y LA GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD, Y POR EL QUE SE CORRIGE DICHO REGLAMENTO.	N/A
REG. 2020/1159	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2020/1159 DE LA COMISIÓN DE 5 DE AGOSTO DE 2020 QUE MODIFICA LOS REGLAMENTOS (UE) N.º 1321/2014 Y (UE) 2015/640 EN LO QUE RESPECTA A LA INTRODUCCIÓN DE NUEVOS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDAD ADICIONALES.	N/A
REG. 2021/700	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2021/700 DE LA COMISIÓN DE 26 DE MARZO DE 2021 POR EL QUE SE MODIFICA Y CORRIGE EL REGLAMENTO (UE) N.O 1321/2014 EN LO REFERENTE A LOS DATOS DE MANTENIMIENTO Y A LA INSTALACIÓN DE DETERMINADOS COMPONENTES DE AERONAVES DURANTE EL MANTENIMIENTO.	N/A
DECISION Nº 2015/029/R (AMC/GM)	ED DECISION	EXECUTIVE DIRECTOR DECISION 2015/029/R OF 17 DECEMBER 2015 ISSUING ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO PART-M, PART-145, PART-66, AND PART-147 OF REGULATION (EU) NO 1321/2014 AND REPEALING DECISION 2003/19/RM OF THE EXECUTIVE DIRECTOR OF THE AGENCY OF 28 NOVEMBER 2003.	N/A
DECISION Nº 2016/011/R (AMC/GM)	ED DECISION	EXECUTIVE DIRECTOR DECISION 2016/011/R OF 11 JULY 2016 AMENDING THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO ANNEX I (PART-M), ANNEX II (PART-145) AND ANNEX III (PART-66) TO COMMISSION REGULATION (EU) NO 1321/2014 IN ORDER TO SUPPORT THE IMPLEMENTATION OF COMMISSION REGULATION (EU) 2015/1536, AND ISSUING THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO ANNEX VA (PART-T).	N/A

<p>DECISION Nº 2019/009/R (AMC/GM)</p>	<p>ED DECISION</p>	<p>2019/009/R OF 28 MARCH 2019 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 COMMISSION REGULATION (EU) NO 1321/2014 AND ISSUING THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO THE ARTICLES OF THAT REGULATION. 'Amendments to the AMC & GM to Annex I (Part-M) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 2 — Amendment 2" Amendments to the AMC & GM to Annex II (Part-145) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 2 — Amendment 2" Amendments to the AMC & GM to Annex III (Part-66) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 2 — Amendment 3" Amendments to the AMC & GM to Annex IV (Part-147) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 2 — Amendment 1" Amendments to the AMC & GM to Annex Va (Part-T) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 1 — Amendment 1" Issue of the AMC & GM to the articles of Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 1".</p>	<p>N/A</p>
<p>DECISION Nº 2020/002/R (AMC/GM)</p>	<p>ED DECISION</p>	<p>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.</p>	<p>N/A</p>
<p>DECISION Nº 2021/009/R (AMC/GM)</p>	<p>ED DECISION</p>	<p>AMENDMENT OF THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO COMMISSION REGULATION (EU) NO 1321/2014, 'AMC & GM TO PART-M, PART-145, PART-T, PART-ML, PART-CAMO AND PART-CAO' 'INSTRUCTIONS FOR CONTINUED AIRWORTHINESS (ICA)' 'INSTALLATION OF PARTS AND APPLIANCES THAT ARE RELEASED WITHOUT AN EASA FORM 1 OR EQUIVALENT'</p>	<p>N/A</p>

14. LISTA DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
ACAM	SUPERVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA DE AERONAVES (ACAM = AIRCRAFT CONTINUING AIRWORTHINESS MONITORING)
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AMC	MEDIOS ACEPTABLES DE CUMPLIMIENTO, PUBLICADOS POR EASA PARA LA PARTE M DEL REGLAMENTO (UE) 1321/2014 (AMC = ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE)
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (AOC = AIR OPERATOR CERTIFICATE)
ATO COMERCIAL	ORGANIZACIÓN DE INSTRUCCIÓN APROBADA QUE OPERA COMERCIALMENTE AERONAVES PARA PROPORCIONAR INSTRUCCIÓN RELATIVA A LA PARTE FCL
DTO COMERCIAL	ORGANIZACIÓN DE INSTRUCCIÓN DECLARATIVA QUE PROPORCIONA INSTRUCCIÓN SEGÚN EL PUNTO DTO.GEN.110 DEL REGLAMENTO (UE) 2018/1119
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
CAMO+	ORGANIZACIÓN CAMO CON PRIVILEGIOS CAMO.A.125 (e)
CEA	COORDINADOR DE EQUIPO ACTUARIO
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DOSV	DIRECTOR/A DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
DSA	DIRECCIÓN/DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
PGIA	PROCEDIMIENTO GENERAL DE INSPECCION AERONAUTICA
PRA	PERSONAL REVISOR DE AERONAVEGABILIDAD
RA	REVISIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
SGA	SERVICIO DE GESTIÓN DE AERONAVEGABILIDAD (CAMO.AESA@SEGURIDADAAEREA.ES)
SIPA	SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROCESOS AERONÁUTICOS
SPO	TRABAJOS AÉREOS ESPECIALIZADOS TALES COMO AGRÍCOLAS, CONSTRUCCIÓN, FOTOGRAFÍA, TOPOGRAFÍA, OBSERVACIÓN, VIGILANCIA, PUBLICIDAD AÉREA. (SPO = SPECIALISED OPERATIONS)
TAC	TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL
TANC	TRANSPORTE AÉREO NO COMERCIAL