

**GUÍA**

**ACEPTACIÓN DE PERSONAL**

## 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	18/11/2020	16/12/2020	Comentarios auditoría de DESATI (aclaración en relación con el director responsable).
1.2	30/08/2021	Desde publicación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eliminación de los requisitos de RS, RCC para evitar duplicidades (incluidos en la guía del SMS).</li> <li>- Incorporación de comentarios recibidos en el buzón CAMO.</li> </ul>

## UNIDADES IMPLICADAS EN EL PROCEDIMIENTO

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

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

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

## Índice de Contenidos

1.	INTRODUCCIÓN.....	4
2.	OBJETO Y ALCANCE .....	4
3.	DIRECTOR RESPONSABLE .....	5
4.	RESPONSABLE DE AERONAVEGABILIDAD .....	7
5.	RESPONSABLE DE GESTIÓN DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA.....	10
6.	RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS) .....	13
7.	RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD (RCC) .....	13
8.	PERSONAL DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD .....	14
9.	PERSONAL DE EMISIÓN DE AUTORIZACIONES DE VUELO .....	19
10.	ANEXO I: ACEPTACIÓN DE ORGANIZACIONES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS DE FAMILIARIZACIÓN .....	20
11.	REQUISITOS ADICIONALES .....	21
12.	REGISTROS .....	22
13.	CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN/REVISIÓN .....	22
14.	DOCUMENTOS DE REFERENCIA .....	22
15.	LISTA DE ACRÓNIMOS .....	25

## 1. INTRODUCCIÓN

En la presente guía se establecen los requisitos mínimos de formación y experiencia que debe cumplir el personal responsable de una Organización de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (CAMO), de acuerdo al Anexo Vc.

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

Todas las copias de los documentos aportados por los solicitantes deben ser conservadas por la Unidad asignada por la Coordinadora de Aeronavegabilidad que acepta a dicho personal durante el periodo de al menos 4 años a partir del cese en su puesto. Estos documentos se incluirán en el expediente SIPA correspondiente.

En el caso de que la persona propuesta tenga una relación laboral con otra empresa u ocupe puestos de responsabilidad o similares en otras organizaciones aprobadas de acuerdo al anexo Vc, anexo Vd (Parte CAO), o en Organizaciones de Mantenimiento aprobadas Parte 145, dicho hecho deberá reflejarse **como documentación adicional junto con la solicitud de aprobación/ modificación de la organización correspondiente**. En estos casos, el inspector ha de tener en cuenta a la hora de aceptar o no los cargos de responsables los siguientes parámetros:

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

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

## 2. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de esta guía es establecer los requisitos mínimos de formación y experiencia que debe cumplir el personal responsable de una CAMO.

Tal como establece el apartado 3.1 del procedimiento **P-DAEA-CAMO-01 Aprobación Organizaciones CAMO**, la organización deberá proveer los medios para que el procedimiento pueda desarrollarse en lengua castellana, o en las lenguas cooficiales, en las CCAA donde se den.

### 3. DIRECTOR RESPONSABLE

Requisitos del **DIRECTOR RESPONSABLE [CAMO.A.305 (a)]**

Para el caso de una CAMO con AOC, además de los requisitos descritos en esta guía se tienen que tener en cuenta los requisitos de operaciones requeridos por el Reglamento (UE) nº 965/2012.

Ver Guía de *Evaluación de Cargos Responsables del Sistema de Gestión (G-DSA-SG-03)* para más información (en ambos casos, CAMO con y sin AOC).

#### 1. Posición en la organización:

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

Deberá contar con autoridad en la organización para asegurar que todas las actividades de gestión del Mantenimiento de la aeronavegabilidad se pueden financiar y llevar a cabo de acuerdo a los anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO), incluyendo la disponibilidad de todos los recursos necesarios.

Garantizará la disponibilidad de todos los recursos necesarios para llevar a cabo la Gestión del Mantenimiento que soliciten los clientes de su organización y para las que ésta esté aprobada.

El Director Responsable del AOC (Reglamento 965/2012 AIROPS ORO.GEN.210) debe ser el mismo que el Director Responsable de la CAMO (CAMO.A.305 (a)).

Establecerá y promoverá un sistema de gestión de acuerdo a CAMO.A.200, que deberá estar desarrollado en el manual CAME e incluirá una política de seguridad.

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

#### 2. Formación básica:

Es aceptable cualquier tipo de formación básica.

#### 3. Formación específica:

Deberá tener un conocimiento básico, aunque no técnico, de los anexos I, Vb y Vc, para lo que deberá mantenerse una entrevista con él para comprobar que posee dichos conocimientos. Dicha entrevista se lleva a cabo en el marco de la aprobación del sistema de gestión.

#### 4. Responsabilidad:

Deberá firmar una Declaración en la Memoria CAME confirmando que la organización trabajará en todo momento conforme los requisitos de los anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO), y será redactada según establece AMC1 CAMO.A.300(a)(1).

#### 5. Aprobación inicial de la CAMO

En el caso de "Aprobación inicial" de la organización CAMO, se concertará al menos una reunión con el Director Responsable durante la investigación para otorgar la aprobación, con el fin de comprobar que conoce el significado de la aprobación y la razón para firmar el compromiso adquirido por la organización de cumplir los procedimientos especificados en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO.B.310 (b))

## **6. Aceptación del Director Responsable**

La aprobación del Manual CAME conteniendo su declaración firmada constituiría su aceptación formal.

AESA podrá rechazar a un director responsable si existen pruebas claras de que esta persona ocupó anteriormente un cargo en cualquier organización que fuese aprobada de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, y que la persona abusó de esa posición no cumpliendo con los requisitos aplicables (AMC1 CAMO.B.310 e)2) apartado e).

## 4. RESPONSABLE DE AERONAVEGABILIDAD

Requisitos de los **RESPONSABLES DE AERONAVEGABILIDAD (CAMO.A.305 (a)(3))**

### 1. Posición en la organización:

Será responsable de garantizar que la organización cumpla en todo momento los requisitos aplicables de los anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO).

**NOTA:** En el caso de que la persona propuesta tenga una relación laboral con otra empresa u ocupe ya puestos de responsabilidad o similares en otras organizaciones aprobadas de acuerdo al Reglamento (UE) 1321/2014, deberá reflejarse **por escrito** y deberá demostrarse a satisfacción del personal inspector que puede simultanear dichas responsabilidades sin menoscabo de la seguridad. Esto podrá realizarse mediante la presentación de los contratos de disposición de horas en las organizaciones involucradas y ser cotejado por AESA con la planificación de recursos de dichas empresas.

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

### 2. Formación básica:

Será aceptable la siguiente formación básica:

- Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Técnico Aeronáutico u otra titulación universitaria en mecánica, electrónica, electricidad o cualquier otra rama relacionada con el mantenimiento y la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; o técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional aceptable.

Este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia, adicionales a los años de experiencia ya requeridos en el punto 4.

Estos años de experiencia deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con la gestión de aeronavegabilidad continuada o vigilancia de tales tareas.

### 3. Formación específica:

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- Conocimientos de los anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO) y del anexo Va (Parte T) en caso de aplicar.
- Conocimientos de la Parte 145/Parte CAO de EASA y métodos de mantenimiento.
- Conocimientos del manual CAME de la organización.
- Formación (si aplica) en “Electrical Wiring Interconnection System” (EWIS), ‘Continuing Structural Integrity Programme’ or ‘Critical Design Configuration Control’ (CDCCL). (ver AMC4 CAMO.A.305(g)(a)).
- Formación en “Fuel Tank Safety” (Appendix III to AMC4 CAMO.A.305(g) y Appendix XII to AMC1 M.B.102(c) and AMC1 M.B.102(c) — Fuel Tank Safety training) consistente en Nivel 1 + Nivel 2 + Refresco en los siguientes casos:

- Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11 / RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25) y certificados después del 1 de enero de 1958 con una capacidad máxima de

pasajeros certificada de 30 o más o una masa máxima certificada de 7500 libras 3402 kg de carga o más

- Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11 / RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25), que contiene la enmienda 1 de la CS-25 o posterior en su base de certificación.
- Cursos de aeronaves de una muestra relevante de los tipos gestionados por la CAMO. Estos cursos deben ser al menos equivalentes a los cursos de Familiarización requeridos en la Parte 66, Apéndice III, nivel 1 y, pueden ser impartidos por una organización Parte 147, fabricante o cualquier otra organización aceptada por AESA (ver anexo I) (AMC1 CAMO.A.305(c) (g)).

Para todos los globos y aeronaves de 2730Kg MTOM o menos, los cursos mencionados en el párrafo anterior pueden ser sustituidos por una demostración de conocimientos ante AESA. Dichos conocimientos pueden ser demostrados mediante evidencias documentadas o por una evaluación realizada por la autoridad competente (AMC1 CAMO.A.305(c) (g)).

- Conocimientos de Factores Humanos y sistemas de gestión basados en requisitos europeos (incluyendo la supervisión del cumplimiento) y el Anexo 19 de OACI.
- Para el caso de operación bajo el Reglamento (CE) 1008/2008, también conocimiento de las Especificaciones Operacionales del titular del AOC:
  - Contenido de las partes relevantes del Manual de Operaciones
  - MEL
  - Aprobaciones operacionales solicitadas
  - Registro técnico del Operador
  - Sistema de gestión completo del operador
  - Procedimientos comunes entre varios departamentos, por ejemplo, la degradación y actualización del estado de la aeronave en Cat II/III o ETOPS, la comunicación tripulaciones/mantenimiento en el Log Book y las responsabilidades de unos y otros en los aspectos comunes que deban estar reflejados en el Manual de Operaciones, como el tratamiento de la MEL, etc.
- Para otras operaciones (fuera del Reglamento (CE) 1008/2008) conocimiento de los requisitos y procedimientos operacionales.
- En el caso de aplicar la Parte T del Reglamento 1321/2014, aparte de los requisitos del punto CAMO.A.305, dispondrá de los conocimientos adecuados de los reglamentos aplicables en terceros países (T.A.706). Los conocimientos adecuados pueden demostrarse mediante la formación o la experiencia profesional relacionada con los reglamentos aplicables en terceros países o una combinación de formación y experiencia.

#### **4. Experiencia**

Al menos 5 años de experiencia laboral *relevante* (en la industria aeronáutica o desempeñando puestos de responsabilidad en otro tipo de industria), de los cuales 2 años deberán ser recientes (en los últimos 5 años) en la industria aeronáutica en un puesto apropiado (AMC1 CAMO.A.305(c) (d)).



## 5. Evaluación y Aceptación de los Responsables de Aeronavegabilidad

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

En caso de que exista la posibilidad de incompatibilidad debido a que el cargo propuesto lleva a cabo actividades en diferentes organizaciones, ya sean del sector aeronáutico o no, se solicitará la vida laboral del cargo propuesto y se evaluará la compatibilidad en base a ella.

La aprobación del CAME supone la aceptación del Responsable de Aeronavegabilidad por parte de AESA.

## 5. RESPONSABLE DE GESTIÓN DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA

Requisitos del **RESP. DE GESTIÓN DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA (CAMO.A.305(b)(2))**  
**(Requerido únicamente para operación bajo el Reglamento (CE) 1008/2008)**

### 1. Posición en la organización:

Será responsable de la gestión y supervisión de las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con CAMO.A.305(b)(2).

El Responsable de Gestión de aeronavegabilidad continuada no podrá ser empleado de una organización aprobada según la Parte 145 contratada por el operador, a menos que la organización Parte 145 y el operador sean la misma organización, o que AESA lo apruebe de forma específica (AMC. CAMO.A.305(b)(2)), para lo cual la organización que propone al responsable deberá justificar su nombramiento y acompañarlo de un análisis de gestión de riesgo y/o las medidas mitigadoras adecuadas.

**NOTA:** En el caso de que la persona propuesta ocupe ya un puesto de responsabilidad o similar en otra organización aprobada de acuerdo al Reglamento 1321/2014, deberá reflejarse **por escrito** y deberá demostrarse a satisfacción del personal inspector que puede simultanear ambas responsabilidades sin menoscabo de la seguridad. Esto podrá realizarse mediante la presentación de los contratos de disposición de horas en una y otra organización y ser cotejado por AESA con la planificación de recursos de ambas empresas.

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

### 2. Formación básica:

Será aceptable la siguiente formación básica:

- Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Técnico Aeronáutico u otra titulación universitaria en mecánica, electrónica, electricidad o cualquier otra rama relacionada con mantenimiento y la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; o técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional aceptable.

Este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia, adicionales a los años de experiencia ya requeridos en el punto 4. Estos años de experiencia deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con la gestión de aeronavegabilidad continuada y/o vigilancia de tales tareas.

### 3. Formación específica:

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- Conocimientos de los anexos I (Parte M), Vc (Parte CAMO) y del anexo Va (Parte T) en caso de aplicar.
- Conocimientos de la Parte 145 de EASA y métodos de mantenimiento.
- Conocimientos del manual CAME de la organización.

- Formación (si aplica) en “Electrical Wiring Interconnection System” (EWIS), ‘Continuing Structural Integrity Programme’ or ‘Critical Design Configuration Control’ (CDCCL). (Ver AMC4 CAMO.A.305(g)(a)).
- Formación en “Fuel Tank Safety” (Appendix III to AMC4 CAMO.A.305(g) y Appendix XII to AMC1 M.B.102(c) and AMC1 M.B.102(c) — Fuel Tank Safety training) consistente en Nivel 1 + Nivel 2 + Refresco en los siguientes casos:
  - Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11 / RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25) y certificados después del 1 de enero de 1958 con una capacidad máxima de pasajeros certificada de 30 o más o una masa máxima certificada de 7500 libras 3402 kg de carga o más
  - Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11 / RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25), que contiene la enmienda 1 de la CS-25 o posterior en su base de certificación.
- Cursos de aeronaves de una muestra relevante de los tipos gestionados por la CAMO. Estos cursos deben ser al menos equivalentes a los cursos de Familiarización requeridos en la Parte 66, Apéndice III, nivel 1 y, pueden ser impartidos por una organización Parte 147, fabricante o cualquier otra organización aceptada por AESA (ver anexo I) (AMC1 CAMO.A.305(c) (g)).

Para todos los globos y aeronaves de 2730Kg MTOM o menos, los cursos mencionados en el párrafo anterior pueden ser sustituidos por una demostración de conocimientos ante AESA. Dichos conocimientos pueden ser demostrados mediante evidencias documentadas o por una evaluación realizada por la autoridad competente (AMC1 CAMO.A.305(c) (g)).
- Conocimientos de Factores Humanos y sistemas de gestión basados en requisitos europeos (incluyendo la supervisión del cumplimiento) y el Anexo 19 de OACI.
- Conocimiento de las Especificaciones Operacionales del titular del AOC:
  - Contenido de las partes relevantes del Manual de Operaciones
  - MEL
  - Aprobaciones operacionales solicitadas
  - Registro técnico del Operador
  - Sistema de gestión completo del operador
  - Procedimientos comunes entre varios departamentos, por ejemplo, la degradación y actualización del estado de la aeronave en Cat II/III o ETOPS, la comunicación tripulaciones/mantenimiento en el Log Book y las responsabilidades de unos y otros en los aspectos comunes que deban estar reflejados en el Manual de Operaciones, como el tratamiento de la MEL, etc.
- En el caso de aplicar la Parte T del Reglamento 1321/2014, aparte de los requisitos del punto CAMO.A.305, dispondrá de los conocimientos adecuados de los reglamentos aplicables en terceros países (T.A.706). Los conocimientos adecuados pueden demostrarse mediante la formación o la experiencia profesional relacionada con los reglamentos aplicables en terceros países o una combinación de formación y experiencia.

**4. Experiencia:**

Al menos 5 años de experiencia laboral *relevante* (en la industria aeronáutica o desempeñando puestos de responsabilidad en otro tipo de industria), de los cuales 2 años deberán ser recientes (en los últimos 5 años) en la industria del Transporte Aéreo en un puesto apropiado AMC1 CAMO.A.305(c) (d). Un “puesto apropiado” se refiere al desempeño de puestos de responsabilidad sobre el control y la gestión del mantenimiento de productos aeronáuticos, bien como Responsable de Mantenimiento, Director Técnico, Responsable de Gestión de Aeronavegabilidad continuada o similar en un centro de mantenimiento o en una CAMO, o en puestos dependientes de estos últimos, con responsabilidades claramente asignadas. Esta experiencia deberá acreditarse documentalmente.

**5. Evaluación y Aceptación del Responsable de Aeronavegabilidad**

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

En caso de que exista la posibilidad de incompatibilidad debido a que el cargo propuesto lleva a cabo actividades en diferentes organizaciones, ya sean del sector aeronáutico o no, se solicitará la vida laboral del cargo propuesto y se evaluará la compatibilidad en base a ella.

La aprobación del CAME supone la aceptación del Responsable de Gestión de la Aeronavegabilidad por parte de AESA.

## 6. RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS)

Requisitos del **RESPONSABLE DE SEGURIDAD [CAMO.A.305 (a)(5)]**

Ver Guía de *Evaluación de Cargos Responsables del Sistema de Gestión (G-DSA-SG-03)*. El responsable de seguridad de una CAMO sin AOC sólo tendrá que demostrar cumplimiento con los requisitos del Reglamento (UE) nº 1321/2014.

## 7. RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD (RCC)

Requisitos del **RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD [CAMO.A.305 (a)(4)]**

Ver Guía de *Evaluación de Cargos Responsables del Sistema de Gestión (G-DSA-SG-03)*. El responsable de control de conformidad de una CAMO sin AOC sólo tendrá que demostrar cumplimiento con los requisitos del Reglamento (UE) nº 1321/2014.

## 8. PERSONAL DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD

Requisitos del **PERSONAL DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (CAMO.A.305(e))**:

### 1. Posición en la organización:

El puesto de este personal debe ser independiente del proceso de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o tener total autoridad sobre el conjunto de la misma para la aeronave completa. Esto puede conseguirse de la siguiente manera:

#### a. Independencia:

- Estar autorizado para realizar revisiones de aeronavegabilidad sólo en aeronaves en cuya gestión no ha participado. Por ejemplo, en modelos de aeronaves diferentes.
- Organizaciones aprobadas de acuerdo al anexo Vc con aprobación también como organización de mantenimiento pueden nominar a personal de mantenimiento como personal de revisión de la aeronavegabilidad de una aeronave, siempre que no haya estado involucrado en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de esa aeronave en concreto. Este personal tampoco debe haber participado en la puesta en servicio de esa aeronave, para evitar conflictos de intereses.

La independencia del PRA es también aplicable si la CAMO y la organización 145/Subparte F/CAO son empresas diferentes.

- Nominar como personal de revisión de la aeronavegabilidad a personal del Departamento de Supervisión del Cumplimiento de la organización CAMO, siempre que no esté involucrado en el programa de auditorías del proceso de revisión de aeronavegabilidad.

#### b. Total autoridad:

- Nominar como personal de revisión de la aeronavegabilidad al Director Responsable o Responsable de Aeronavegabilidad.
- Estar autorizado a realizar revisiones de aeronavegabilidad únicamente para aquellas aeronaves para la cual la persona es responsable del proceso completo de gestión de la aeronavegabilidad de la misma.
- Para el caso de organizaciones unipersonales, la persona tendrá siempre total autoridad y podrá ser nominada como personal de revisión de la aeronavegabilidad.

**NOTA:** En el caso de que la persona propuesta ocupe ya un puesto de responsabilidad o similar en otra organización aprobada de acuerdo al Reglamento 1321/2014, deberá reflejarse dicho hecho **por escrito** y deberá demostrarse a satisfacción del personal inspector que puede simultanear ambas responsabilidades sin menoscabo de la seguridad. Esto podrá realizarse mediante la presentación de los contratos de disposición de horas en una y otra organización y ser cotejado por AESA con la planificación de recursos de ambas empresas.

En el caso de que sea extranjero, se deberá **poderse comunicar con él/ella** y disponer del NIE.

### 2. Formación básica:

Será aceptable la siguiente formación básica:

- Ingeniero Aeronáutico/Ingeniero Técnico Aeronáutico, u otra titulación universitaria en mecánica, electrónica, electricidad o cualquier otra rama relacionada con mantenimiento y la aeronavegabilidad continuada de aeronaves
- Personal con licencia acorde al Anexo III Parte 66:
  - Categoría B1 o L en la subcategoría de la aeronave que se revise
  - Categoría B2 o C
  - Para aeronaves de motor de pistón, no presurizadas y con un MTOW <2000KG, una licencia de categoría B3.

Para categorías B2 y C donde no existen subcategorías, el propietario de dicha licencia deberá tener un “type rate” en una aeronave del mismo grupo. Ej.: aeronave con motor de pistón, aeronave con motor de turbina...Para aviones no presurizados, con motor de pistón, de hasta 2000 kg de MTOM: una licencia de la categoría B3.

En el caso de licencias B1/B2 con limitaciones, deberá evaluarse cada caso individualmente. Ej: licencia B1 que sólo incluya motores pero que no tenga privilegios en “airframe” o “electrical power” no sería aceptable.

Los requisitos anteriores pueden ser sustituidos por 5 años de experiencia adicional a los requeridos en CAMO.A.310 (a)(1) (CAMO.A.310 (b)).

En este caso, también se ha de garantizar la independencia del PRA, es decir, no podrá emitir un ARC para una aeronave si ha estado involucrado en los trabajos de mantenimiento de la misma, ya sea en organizaciones que también estén aprobadas como centros de mantenimiento, o en centros con los que tenga alguna relación laboral y sean independientes de la organización.

### 3. Formación específica:

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- Conocimientos de los anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO) y del anexo Va (Parte T) en caso de aplicar.
- Conocimientos de la Parte 21 de EASA.
- Conocimientos de la Parte 145/Parte CAO de EASA y métodos de mantenimiento.
- Conocimientos del manual CAME de la organización.
- Formación (si aplica) en “Electrical Wiring Interconnection System” (EWIS), ‘Continuing Structural Integrity Programme’ or ‘Critical Design Configuration Control’ (CDCCL). (Ver AMC4 CAMO.A.305(g)(a)).
- Formación en “Fuel Tank Safety” (Appendix III to AMC4 CAMO.A.305(g) y Appendix XII to AMC1 M.B.102(c) and AMC1 M.B.102(c) — Fuel Tank Safety training) consistente en Nivel 1 + Nivel 2 + Refresco en los siguientes casos:
  - Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11 / RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25) y certificados después del 1 de enero de 1958 con una capacidad máxima de pasajeros certificada de 30 o más o una masa máxima certificada de 7500 libras 3402 kg de carga o más.

- Aviones de gran tamaño definidos en la Decisión 2003/11 / RM del Director Ejecutivo de la Agencia (CS-25), que contiene la enmienda 1 de la CS-25 o posterior en su base de certificación.
- Cursos de aeronaves de una muestra relevante de los tipos gestionados por la CAMO. Estos cursos deben ser al menos equivalentes a los cursos de Familiarización requeridos en la Parte 66, Apéndice III, nivel 1 y, pueden ser impartidos por una organización Parte 147, fabricante o cualquier otra organización aceptada por AESA (ver anexo I) (AMC1 CAMO.A.305(c) (g)).

Para todos los globos y aeronaves de 2730Kg MTOM o menos, los cursos mencionados en el párrafo anterior pueden ser sustituidos por una demostración de conocimientos ante AESA. Dichos conocimientos pueden ser demostrados mediante evidencias documentadas o por una evaluación realizada por la autoridad competente (AMC1 CAMO.A.305(c) (g)).

**NOTA:** “muestra relevante” significa que el curso cubre sistemas similares que aquel para el que se solicita aprobación.

- Para el caso de operación bajo el Reglamento (CE) 1008/2008, también conocimiento de las Especificaciones Operacionales del titular del AOC:
  - Contenido de las partes relevantes del Manual de Operaciones
  - MEL
  - Aprobaciones operacionales solicitadas
  - Registro técnico del Operador
  - Sistema de gestión completo del operador
  - Procedimientos comunes entre varios departamentos, por ejemplo, la degradación y actualización del estado de la aeronave en Cat II/III o ETOPS, la comunicación tripulaciones/mantenimiento en el Log Book y las responsabilidades de unos y otros en los aspectos comunes que deban estar reflejados en el Manual de Operaciones, como el tratamiento de la MEL, etc.
- Para otras operaciones (fuera del Reglamento (CE) 1008/2008) conocimiento de los requisitos y procedimientos operacionales.
- En el caso de aplicar la Parte T del Reglamento 1321/2014, aparte de los requisitos del punto CAMO.A.305, dispondrá de los conocimientos adecuados de los reglamentos aplicables en terceros países (T.A.706). Los conocimientos adecuados pueden demostrarse mediante la formación o la experiencia profesional relacionada con los reglamentos aplicables en terceros países o una combinación de formación y experiencia.

Quedará registrada la forma en que el inspector considera cubierta el requisito de conocimientos y las evidencias que lo demuestran.



#### 4. Experiencia:

-Al menos 5 años de experiencia en aeronavegabilidad continuada, incluyendo distintas combinaciones de tareas relacionadas con el mantenimiento de aeronaves, la gestión de la aeronavegabilidad o la supervisión de esas tareas.

#### 5. Supervisión por parte de AESA:

El Personal de Revisión de Aeronavegabilidad, antes de recibir la aprobación por parte de AESA, deberá completar a satisfacción una revisión de aeronavegabilidad bajo supervisión, de acuerdo con el requisito CAMO.A.310 (c). Con carácter previo a la supervisión deberán existir los procedimientos adecuados de la organización para la realización de Revisiones de Aeronavegabilidad.

Dicha supervisión será realizada por personal con perfil de competencias de revisión de aeronavegabilidad-

- La supervisión se realizará durante el proceso de aprobación inicial de la CAMO o a través de una solicitud de modificación de alcance de la organización (encaso de incorporar nuevo personal de revisión de aeronavegabilidad o modificar sus facultades). El representante de AESA estará presente durante la “inspección documental” e “inspección física” de la aeronave para asegurar que la revisión de aeronavegabilidad efectuada está en conformidad con CAMO.A.320, pudiendo realizarse por parte de AESA los muestreos que se consideren oportunos.
- **NOTA:** Se podrá reducir la presencia del personal de AESA (a criterio del inspector), durante los procesos repetitivos de supervisión que forman parte de la “inspección documental”. Ej: comprobación de AD’s, tareas del programa de mantenimiento, etc.
- En todos los casos, las evidencias de la revisión de aeronavegabilidad ejecutada bajo supervisión, deberán documentarse en el expediente.

#### Supervisiones de PRA’s ya aceptados (ampliación de alcance de flotas)

Mediante la supervisión se comprueban los conocimientos técnicos, de la norma, de la aeronave y de los procedimientos de la organización a la cual pertenece el PRA propuesto. Por lo tanto, una vez superada una primera supervisión llevada a cabo por AESA, como norma general no se repetirá el proceso íntegro, limitándose a realizar una supervisión modulada consistente en evaluar las diferencias más significativas. La extensión de la supervisión modulada será definida por el inspector que la efectúe, pudiendo incluso prescindir de ella.

La supervisión modulada o la omisión de ésta solo será aplicable para ampliaciones de flota de Personal de Revisión de Aeronavegabilidad dentro de una misma CAMO y siempre que las flotas estén incluidas en un mismo grupo de las agrupaciones de aeronaves establecidas el en Apéndice I de la Parte 66.

#### Validez de la autorización como personal de revisión de la aeronavegabilidad

Para mantener la validez de la autorización, dicho personal deberá (AMC1 CAMO.A.310(d)):

- Haber estado involucrado en actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad al menos durante 6 meses en cada periodo de 2 años,

- Haber realizado al menos 1 revisión de la aeronavegabilidad en los últimos 12 meses.

A fin de restablecer la validez de la autorización, el personal de revisión de la aeronavegabilidad debería realizar un examen satisfactorio de aeronavegabilidad bajo la supervisión de la autoridad competente o, si la autoridad competente lo acepta, bajo la supervisión de otro personal de revisión de la aeronavegabilidad autorizado de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en cuestión de conformidad con un procedimiento aprobado.

## 6. Aceptación del Personal de Revisión de la Aeronavegabilidad

La aceptación del Personal de Revisión de la aeronavegabilidad por parte de AESA se formalizará con la aprobación del CAME, que deberá contener una lista nominativa del personal de revisión de aeronavegabilidad y del personal extensor de los certificados de revisión de la aeronavegabilidad (CAMO.A.300(a)(8)), dándose una referencia distinta para cada una de las personas aceptadas como personal de RA, dentro de una misma organización CAMO.

## 9. PERSONAL DE EMISIÓN DE AUTORIZACIONES DE VUELO

Los requisitos a cumplir por el personal que emite las autorizaciones de vuelos serán los mismos que los detallados para el personal de revisión de la aeronavegabilidad, además de los adicionales que pueda determinar AESA.

## 10. ANEXO I: ACEPTACIÓN DE ORGANIZACIONES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS DE FAMILIARIZACIÓN

Las organizaciones, distintas de organizaciones Parte 147 y fabricantes, que podrán ser aceptadas por AESA para la impartición de cursos de familiarización deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Ser centro de Mantenimiento 145/CAO con habilitación para el modelo de aeronave para el cual se pretende impartir el curso.
- Disponer de recinto adecuado y el material necesario para impartir las clases.
- Disponer de acceso a la aeronave del curso, ya sea como aeronave propia o contratada.
- Disponer de la documentación necesaria para impartir el curso.
- Disponer del personal instructor adecuado que posea licencia de mantenimiento con habilitación B1 y B2 para la aeronave sobre la que se imparte el curso.

Los cursos deberán ajustarse a los requisitos establecidos en la Parte 66 – Apéndice III para el nivel 1.

No es necesario realizar una aceptación explícita de la organización ni de cada curso. Ésta se considerará implícita con la aceptación formal del personal mediante la aprobación de la memoria de la organización y tras la comprobación de los requisitos anteriores.

**NOTA:** estos cursos no se consideran válidos para la obtención de una licencia Parte 66.

## 11. REQUISITOS ADICIONALES

### **EXPERIENCIA**

Deberá acreditarse con carácter previo a la aceptación, por medio de certificaciones de empresa y currículo aportado por el interesado junto a las evidencias documentales que lo soporten. La organización deberá presentar la vida laboral del personal propuesto.

### **RELACIÓN CONTRACTUAL CON LA ORGANIZACIÓN**

Existen dos formas posibles de contratación entre la Organización y el trabajador (cargo propuesto):

1. Contrato entre Organización y trabajador por cuenta ajena:
  - **Indefinido**: el número de horas puede especificarse en el contrato o, si no se establece explícitamente en el mismo, serán las del convenio aplicable. Para mecánicos e ingenieros 40h a la semana.
  - **Obra y servicio**.
  - **Eventual** por circunstancias de la producción.
2. Contrato entre organización y trabajador autónomo:

La relación entre Organización y trabajador se debe formalizar mediante contrato mercantil.

En ambos casos, si se considera necesario, se puede solicitar tanto el contrato entre organización y trabajador, como la vida laboral del mismo:

- Los trabajadores autónomos deben estar dados de alta como tales.
- La vida laboral de los empleados por cuenta ajena reflejará el número de horas por las que está contratado por la organización.

No se permitirá que una organización presente a un Post Holder con el que no tiene una relación contractual directa.

## 12. REGISTROS

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

## 13. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN/REVISIÓN

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

## 14. 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

<b>REG. 1321/2014 (IR)</b>	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
<b>REG. 2015/1088</b>	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
<b>REG. 2015/1536</b>	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
<b>REG. 2018/1142</b>	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
<b>REG. 2019/1383</b>	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
<b>REG. 2019/1384</b>	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
<b>REG. 2020/270</b>	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
<b>REG. 2020/1159</b>	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
<b>REG. 2021/700</b>	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
<b>DECISION Nº 2015/029/R (AMC/GM)</b>	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

<p><b>DECISION Nº 2016/011/R (AMC/GM)</b></p>	<p>ED DECISION</p>	<p>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).</p>	<p>N/A</p>
<p><b>DECISION Nº 2019/009/R (AMC/GM)</b></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 &amp; GM to Annex I (Part-M) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 2 — Amendment 2"          Amendments to the AMC &amp; GM to Annex II (Part-145) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 2 — Amendment 2"          Amendments to the AMC &amp; GM to Annex III (Part-66) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 2 — Amendment 3"          Amendments to the AMC &amp; GM to Annex IV (Part-147) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 2 — Amendment 1"          Amendments to the AMC &amp; GM to Annex Va (Part-T) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 1 — Amendment 1"          Issue of the AMC &amp; GM to the articles of Commission Regulation (EU) No 1321/2014 "Issue 1".</p>	<p>N/A</p>
<p><b>DECISION Nº 2020/002/R (AMC/GM)</b></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><b>DECISION Nº 2021/009/R (AMC/GM)</b></p>	<p>ED DECISION</p>	<p>AMENDMENT OF THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO COMMISSION REGULATION (EU) NO 1321/2014, 'AMC &amp; 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>



## 15. 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 ( <a href="mailto:CAMO.AESA@SEGURIDADAEREA.ES">CAMO.AESA@SEGURIDADAEREA.ES</a> )
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