

Guía Evaluación de cargos responsables del Sistema de Gestión

G-DSA-SG-03 1.1

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

La clasificación de este documento indica el nivel de seguridad para su tratamiento interno en AESA. Si el documento le ha llegado por los cauces legales, no tiene ningún efecto para usted.

www.seguridadaerea.gob.es

Índice de contenidos

1.	OBJETO Y ALCANCE	3
2.	RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS).....	4
2.1	POSICIÓN EN LA ORGANIZACIÓN	4
2.2	FORMACIÓN Y COMPETENCIAS BÁSICAS	4
2.2.1	FORMACIÓN Y COMPETENCIAS BÁSICAS PARA OPERADORES CON APROBACIÓN AOC Y CAMO.....	4
2.2.2	FORMACIÓN BÁSICA PARA ORGANIZACIONES CAMO	5
2.3	FORMACIÓN ESPECÍFICA PARA ORGANIZACIONES CAMO	5
2.4	EXPERIENCIA.....	6
2.5	EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS)	6
3.	RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD (RCC)	7
3.1	POSICIÓN EN LA ORGANIZACIÓN	7
3.2	FORMACIÓN Y COMPETENCIAS BÁSICAS	7
3.2.1	FORMACIÓN Y COMPETENCIAS BÁSICAS PARA OPERADORES CON APROBACIÓN AOC Y CAMO.....	7
3.2.2	FORMACIÓN BÁSICA PARA ORGANIZACIONES CAMO	8
3.3	FORMACIÓN ESPECÍFICA PARA ORGANIZACIONES CAMO.....	8
3.4	EXPERIENCIA.....	9
3.5	EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD (RCC).....	9
4.	DIRECTOR RESPONSABLE (DR).....	10
4.1	POSICIÓN EN LA ORGANIZACIÓN	10
4.2	FORMACIÓN BÁSICA.....	10
4.3	FORMACIÓN ESPECÍFICA	10
4.4	RESPONSABILIDAD	10
4.5	APROBACIÓN INICIAL DE LA CAMO Y/O DEL AOC	11
4.6	ACEPTACIÓN DEL DIRECTOR RESPONSABLE (DR).....	11
5.	ANEXO I: ACEPTACIÓN DE ORGANIZACIONES PARA LA IMPARTICIÓN DE CURSOS DE FAMILIARIZACIÓN	12
6.	REQUISITOS ADICIONALES.....	12
6.1	EXPERIENCIA.....	12
6.2	RELACIÓN CONTRACTUAL CON LA ORGANIZACIÓN.....	12
6.3	REGISTRO DE CARGOS RESPONSABLES	12
7.	REGISTROS	13
8.	DOCUMENTOS DE REFERENCIA	13
9.	LISTA DE ACRÓNIMOS	16

1. OBJETO Y ALCANCE

En la presente guía se establecen los requisitos mínimos de formación y experiencia que debe cumplir el personal responsable del sistema de gestión exigido por los Reglamentos (UE) Nº 1321/2014 en CAMO.A.200 y el Reglamento (UE) Nº 965/2012 en ORO.GEN.200 / ORO.GEN.210.

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 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 del Reglamento (UE) Nº 1321/2014 u organizaciones con un certificado de operador aéreo de acuerdo al Reglamento (UE) Nº 965/2012, dicho hecho deberá reflejarse en la solicitud de aprobación. En estos casos, el inspector ha de tener en cuenta a la hora de aceptar o no los cargos de responsables los siguientes parámetros:

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

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

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

2. RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS)

Requisitos del **RESPONSABLE DE SEGURIDAD [CAMO.A.305 (a)(5) y/o ORO.GEN.200 (para operadores con aprobación AOC y CAMO)]**

La función del Responsable de seguridad podrá ser llevada a cabo por una persona o por varias. En dicho caso, el Director Responsable deberá identificar la persona que actúe como único **responsable** (AMC1 CAMO.A.305(a)(4) ;(a) (5) (a) / AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) (a)(3)).

2.1 **POSICIÓN EN LA ORGANIZACIÓN**

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

En el caso de los operadores que disponen de aprobaciones AOC y CAMO, **el RS ha de cumplir con todos los requisitos de formación y experiencia que se enumeran a continuación (apartados 2.2 y 2.3).**

Si la aprobación CAMO del operador está en proceso de transición de Parte M Subparte G a Parte CAMO, es recomendable que se mantenga el único RS con el que ya cuenta.

En caso de que **el RS** no cumpliera con todos los requisitos de aeronavegabilidad, sería aceptable el nombramiento de un adjunto que cumpla con los requisitos de formación básica y específica de aeronavegabilidad descritos en los **apartados 2.2.2 y 2.3**. En este caso, la persona que reúna dichos requisitos de aeronavegabilidad sería el adjunto del RS, y el RS actuaría con el rol de único Focal Point antes mencionado.

En el caso de organizaciones CAMO sin AOC, el RS debe cumplir dichos requisitos de formación básica y específica de aeronavegabilidad descritos en los **apartados 2.2.2 y 2.3**.

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

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

Además, la dedicación del RS debe ser tal que se garantice que la carga de trabajo que genere el mantenimiento y control del sistema sea asumible por éste y por su personal de apoyo a través del departamento u oficina de seguridad. Si el cargo propuesto ocupa otros cargos dentro de la organización, por ejemplo, el de Responsable de control de conformidad (RCC), deberá asegurarse de que se disponen de recursos suficientes según el tamaño y naturaleza de la organización (AMC1 CAMO.A.305(a)(4) ;(a) (5) (d) / AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) (c)(5)).

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

2.2 **FORMACIÓN Y COMPETENCIAS BÁSICAS**

2.2.1 **FORMACIÓN Y COMPETENCIAS BÁSICAS PARA OPERADORES CON APROBACIÓN AOC Y CAMO**

Será aceptable la siguiente formación básica:

- Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Técnico Aeronáutico, graduado en Ingeniería Aeroespacial o formación aeronáutica similar.

Este requisito puede ser sustituido por 5 años de experiencia, adicionales a los años de experiencia ya requeridos en el apartado 2.4. 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.

Las competencias de un RS deberían comprender, entre otras, las siguientes:

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

2.2.2 FORMACIÓN BÁSICA PARA ORGANIZACIONES CAMO

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 [apartado 2.4](#). 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.

2.3 FORMACIÓN ESPECÍFICA PARA ORGANIZACIONES CAMO

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- Conocimientos de los anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO) 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 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. 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.

2.4 EXPERIENCIA

Al menos 5 años de experiencia laboral relevante y documentada, de los cuáles 2 años deberán ser recientes (en los últimos 3 años) en la industria aeronáutica en un puesto apropiado o comparable. Un “puesto apropiado o comparable” se considera aquel que de no ser idéntico al cargo propuesto (situación ideal), como mínimo guarda relación y contribuye a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión (ej. participación en investigaciones de accidentes/incidentes, realización de auditorías al sistema de gestión, participación en la implementación de sistemas de gestión, experiencia en el área de factores humanos, etc.).

La experiencia laboral debe comprender:

- Sistemas de gestión, incluidos la gestión de seguridad y el control de conformidad;
- La gestión de riesgos; y
- Las operaciones de la organización (en el caso de ser un operador con aprobación AOC y CAMO).

2.5 EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL RESPONSABLE DE SEGURIDAD (RS)

La comprobación del cumplimiento de los requisitos se realizará mediante el análisis de los registros acreditativos presentados y mediante una reunión en la que se evalúen dichos requisitos y la idoneidad para el puesto a desempeñar. El formato **F-DSA-SG-02** Evaluación del personal responsable, recoge el alcance del contenido de la reunión.

Se recomienda que el DR participe en la reunión.

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

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.

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 o al Reglamento 965/2012, deberá *declararse* dicho hecho junto a la solicitud de aprobación 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.

La aprobación del Manual del Sistema de Gestión a través de las aprobaciones del Manual de Operaciones y del CAME correspondientes, siguiendo las indicaciones del procedimiento de AOC y de CAMO, supone la aceptación del RS por parte de AESA.

3. RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD (RCC)

Requisitos del **RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD [CAMO.A.305 (a)(4) y/o ORO.GEN.200 (para operadores con aprobación AOC y CAMO)]**

La función del control de la conformidad podrá ser llevada a cabo por una persona o por varias. En dicho caso, el Director Responsable deberá identificar la persona que actúe como único responsable (AMC1 CAMO.A.305(a)(4) ;(a) (5) (b) / AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) (c)(7)). *En caso de CAMOs con AOC, se podrán definir un responsable RCC para la parte CAMO y otro responsable RCC para la parte del AOC.*

3.1 POSICIÓN EN LA ORGANIZACIÓN

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

La organización debe demostrar que tiene acceso a todas las partes de la organización y organizaciones contratadas.

En el caso de los operadores actuales que disponen de aprobaciones AOC y CAMO, es recomendable que la organización designe a un RCC que cumpla con todos los requisitos de formación y experiencia que se enumeran a continuación.

En el caso de organizaciones CAMO sin AOC, el RCC debe cumplir los requisitos de formación básica y específica de aeronavegabilidad descritos en los puntos 2.2 y 3.

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

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

Si el cargo propuesto ocupa otros cargos dentro de la organización, como el caso de que el RCC sea la misma persona que el RS, deberá asegurarse de que se disponen de recursos suficientes para desarrollar ambas actividades según el tamaño, naturaleza y complejidad de la organización (AMC1 CAMO.A.305(a)(4) ;(a) (5) (d) / AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) (c)(5)).

En los operadores no complejos, las funciones y responsabilidades del RCC pueden ser realizadas por el DR, si éste cuenta con la experiencia y conocimientos necesarios para llevarlas a cabo.

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

3.2 FORMACIÓN Y COMPETENCIAS BÁSICAS

3.2.1 FORMACIÓN Y COMPETENCIAS BÁSICAS PARA OPERADORES CON APROBACIÓN AOC Y CAMO

Será aceptable la siguiente formación básica:

- Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Técnico Aeronáutico, graduado en Ingeniería Aeroespacial o formación aeronáutica similar, siempre que además posea conocimientos y experiencia en materia de control de conformidad que se valoren como imprescindibles para la idoneidad y la realización de las tareas propias del puesto.
- *En caso de no estar en posesión de la titulación del punto anterior, 5 años de experiencia adicionales a los años de experiencia ya requeridos en el apartado 3.4. Estos años de experiencia deberán haberse adquirido en trabajos relevantes al cargo que ocupa, de los cuales dos deben haber sido en la industria aeronáutica, en un cargo apropiado. Esta experiencia en la industria aeronáutica debe llevar aparejada la práctica en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas*

operacionales seguras, además de la realización de tareas relacionadas con la gestión de aeronavegabilidad continuada y/o vigilancia de tales tareas.

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

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

3.2.2 FORMACIÓN BÁSICA PARA ORGANIZACIONES CAMO

- 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.
- [En caso de no estar en posesión de la titulación del punto anterior](#), 5 años de experiencia adicionales a los años de experiencia ya requeridos en el [apartado 3.4](#). 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.

3.3 FORMACIÓN ESPECÍFICA PARA ORGANIZACIONES CAMO

Se deberá acreditar la siguiente formación específica:

- Conocimientos de los anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO) 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 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.

- 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.

3.4 EXPERIENCIA

Al menos 5 años de experiencia laboral, de los cuáles 2 años deberán ser recientes (en los últimos 3 años) en la industria aeronáutica en un puesto comparable y apropiado. El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización. Un “puesto apropiado” se considera aquel que de no ser idéntico al cargo propuesto (situación ideal), como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión. Esta experiencia en la industria aeronáutica debe llevar aparejada la práctica en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas seguras.

3.5 EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD (RCC)

La comprobación del cumplimiento de los requisitos se realizará mediante el análisis de los registros acreditativos presentados y mediante una reunión en la que se evalúen dichos requisitos y la idoneidad para el puesto a desempeñar. El formato **F-DSA-SG-02** Evaluación del personal responsable, recoge el alcance del contenido de la reunión.

Se recomienda que el DR participe en la reunión.

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.

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 o al Reglamento 965/2012, deberá *declararse* dicho hecho junto a la solicitud de aprobación 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.

La aprobación del Manual del Sistema de Gestión a través de las aprobaciones del Manual de Operaciones y del CAME correspondientes, siguiendo las indicaciones del procedimiento de AOC y de CAMO, supone la aceptación del RCC por parte de AESA.

4. DIRECTOR RESPONSABLE (DR)

Requisitos del **DIRECTOR RESPONSABLE [CAMO.A.305 (a) y/o ORO.GEN.210 (para operadores con aprobación AOC y CAMO)]**

4.1 POSICIÓN EN LA ORGANIZACIÓN

El término Director Responsable se entiende como el Gerente Ejecutivo/Presidente/Director General/General Manager, etc..., de la organización, quién en virtud de su cargo tiene la responsabilidad completa (incluida la de financiación) para la gestión de la organización.

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

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

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

Establecerá y promoverá una política de seguridad de acuerdo a CAMO.A.200 y ORO.GEN.200 y será el responsable último del Sistema de Gestión de la Organización.

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

4.2 FORMACIÓN BÁSICA

Es aceptable cualquier tipo de formación básica.

4.3 FORMACIÓN ESPECÍFICA

Deberá tener un conocimiento básico, aunque no técnico, de los anexos I, Vb y Vc del Reglamento 1321/2014, y si procede, del Reglamento 965/2012 en lo que sea de aplicación a su AOC. Para ello deberá mantenerse una reunión en el marco de la aprobación del sistema de gestión, durante la cual, además de plantear algunas preguntas básicas de la normativa de aplicación, se recomienda invitar a la persona propuesta a que presente su proyecto para poder evaluar de forma general su conocimiento del sector, de la normativa y su grado de compromiso como último responsable del sistema de gestión de la organización.

4.4 RESPONSABILIDAD

Es el máximo responsable del SG, asumiendo la responsabilidad final, en nombre de la organización, de implementar y mantener al SG. Es el responsable de establecer la tolerabilidad de riesgo de seguridad, es decir, el nivel de seguridad de las actividades de la organización.

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

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). Si el director responsable de la organización no coincide con el director ejecutivo, la declaración deberá ser firmada por ambos.

Si procede, deberá firmar igualmente una declaración en el Manual de Operaciones para confirmar que como operador AOC trabajará continuamente de acuerdo con los requisitos aplicables y la documentación del operador, conforme los requisitos del Anexo III (Parte ORO) del Reglamento 965/2012 (AMC1 ORO.GEN.200(a)(5)); y una declaración en el Manual de Operaciones de que el manual cumple con todos los reglamentos aplicables y con los términos y condiciones del Certificado de Operador Aéreo. Esta declaración

debe incluir también las responsabilidades del operador recogidas en ORO.GEN.110 (a) y (b) (AMC3 ORO.MLR.100 (a) A 0.1 (a) y AMC4 ORO.MLR.100 (a) A).

4.5 APROBACIÓN INICIAL DE LA CAMO Y/O DEL AOC

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

Los formatos **F-DSA-SG-07** para el caso de los operadores con aprobación AOC y CAMO, o solo AOC, y **F-DSA-SG-06** para las organizaciones solo con aprobación CAMO, recogen el alcance del contenido de la reunión con el DR.

4.6 ACEPTACIÓN DEL DIRECTOR RESPONSABLE (DR)

La aprobación del Manual del Sistema de Gestión a través de las aprobaciones del Manual de Operaciones y del CAME correspondientes, siguiendo las indicaciones del procedimiento de AOC y de CAMO, supone la aceptación del DR por parte de AESA.

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

Ver apartado 10 de la guía **G-DAEA-CAMO-04** Aceptación del personal.

6. REQUISITOS ADICIONALES

6.1 EXPERIENCIA

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

6.2 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.

6.3 REGISTRO DE CARGOS RESPONSABLES

En el caso en que la organización quiera dar de alta alguno de los cargos anteriores propuestos como gestor de discrepancias/contacto de notificaciones deberá presentar toda la documentación necesaria para tramitar y gestionar dicha alta de acuerdo con el procedimiento P-DSA-ORGA-01 Alta y modificación de usuarios SIPA.

7. REGISTROS

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

8. 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
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
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
DECISION Nº 2019/009/R (AMC/GM)	ED DECISION	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”	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. 965/2012	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) NO 965/2012 DE LA COMISIÓN DE 5 DE OCTUBRE DE 2012 POR EL QUE SE ESTABLECEN REQUISITOS TÉCNICOS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS EN RELACIÓN CON LAS OPERACIONES AÉREAS EN VIRTUD DEL REGLAMENTO (CE) NO 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO	N/A

REG. 2020/270	REGLAMENTO (UE)	REGLAMENTO (UE) 2020/270 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. 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 2021/009/R (AMC/GM)	ED DECISION	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'	N/A
A-DSA-ORGA-01	GUÍA	GUÍA DE ALTA Y MODIFICACIÓN DE USUARIOS SIPA	N/A
G-DSA-EX-01	GUÍA	GUÍA DE USUARIO DE EMISIÓN DE EXENCIONES	N/A

9. LISTA DE ACRÓNIMOS

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO
CAME	MANUAL DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVAGABILIDAD
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
CEA	COORDINADOR DEL EQUIPO ACTUARIO
DAEA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
DAEOA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS
DOSV	DIRECTOR DE OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
DR	DIRECTOR RESPONSABLE
DSA	DIRECCIÓN/DIRECTOR DE SEGURIDAD DE AERONAVES
EASA	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA
FRC	FUNCIONARIO RESPONSABLE COORDINADOR
JDAEA	JEFE DE DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD
JDAEOA	JEFE DE DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS
JSSOA	JEFE DE SERVICIO DE SUPERVISIÓN DE OPERADORES AÉREOS
LSA	LEY DE SEGURIDAD AÉREA (LEY 21/2003)
MO	MANUAL DE OPERACIONES
MSG	MANUAL DEL SISTEMA DE GESTIÓN
OSV	OFICINA DE SEGURIDAD EN VUELO
PA	PRINCIPAL DE AERONAVEGABILIDAD
PGIA	PROCEDIMIENTO GENERAL DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA DE LA DSA DE AESA.
PO	PRINCIPAL DE OPERACIONES
PVC	PLAN DE VIGILANCIA CONTINUADA
RCC	RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD
RIA	REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA (RD 98/2009)
RS	RESPONSABLE DE SEGURIDAD
SIPA	SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROCESOS AERONÁUTICOS
TAC	TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL
TTAA	TRABAJOS AÉREOS