Diario Oficial de la Unión Europea

L 228

Edición en lengua española

Legislación

62.º año

4 de septiembre de 2019

Sumario

II *Actos no legislativos*

REGLAMENTOS

★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1383 de la Comisión, de 8 de julio de 2019, por el que se modifica y corrige el Reglamento (UE) n.º 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** [1] 1

★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1384 de la Comisión, de 24 de julio de 2019, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 965/2012 y (UE) n.º 1321/2014 en lo que respecta a la utilización de las aeronaves enumeradas en un certificado de operador aéreo para operaciones no comerciales y operaciones especializadas, al establecimiento de requisitos operativos para la realización de los vuelos de verificación de mantenimiento, al establecimiento de normas relativas a las operaciones no comerciales con tripulación reducida de cabina a bordo y a la introducción de actualizaciones de redacción en relación con los requisitos de las operaciones aéreas** [1] 106

DECISIONES

★ **Decisión de Ejecución (UE) 2019/1385 de la Comisión, de 3 de septiembre de 2019, por la que se modifica el anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE, sobre medidas de control zoosanitarias relativas a la peste porcina africana en determinados Estados miembros** *[notificada con el número C(2019) 6432]* [1] 141

[1] Texto pertinente a efectos del EEE.

ES

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres finos son actos de gestión corriente, adoptados en el marco de la política agraria, y que tienen generalmente un período de validez limitado.

Los actos cuyos títulos van impresos en caracteres gruesos y precedidos de un asterisco son todos los demás actos.

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1383 DE LA COMISIÓN

de 8 de julio de 2019

por el que se modifica y corrige el Reglamento (UE) n.º 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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ([1]), y en particular su artículo 17, apartado 1, y su artículo 62, apartados 14 y 15,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ([2]) contiene normas relativas al mantenimiento y la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de determinadas aeronaves. En aras de la proporcionalidad, es necesario adaptar dichas normas introduciendo requisitos simplificados que correspondan a los menores riesgos asociados a las aeronaves ligeras en la aviación general, que no figuran en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea a la que se ha concedido una licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]). A tal fin, debe introducirse un nuevo conjunto de requisitos que garanticen la aeronavegabilidad de dichas aeronaves. Estos requisitos deben ser menos estrictos que los requisitos actuales de los programas de mantenimiento de aeronaves, las revisiones de la aeronavegabilidad y la rectificación de defectos diferida. Cuando tales requisitos de mantenimiento sean aplicables a aeronaves distintas de las aeronaves motopropulsadas complejas, no se debe impedir que el propietario de la aeronave contrate tareas de mantenimiento con una organización de mantenimiento aprobada con arreglo al anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

(2) Debe introducirse un nuevo conjunto de normas que permita una mayor flexibilidad con respecto a la definición y la ejecución del programa de mantenimiento de aeronaves distintas de las aeronaves motopropulsadas complejas y que no figuren en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea a la que se ha concedido una licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008. En consecuencia, debe introducirse una nueva aprobación de la organización con requisitos menos estrictos y privilegios combinados para el mantenimiento, la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, las revisiones de la aeronavegabilidad y las autorizaciones de vuelo.

([1]) DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.
([2]) Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).
([3]) Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

(3) De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ([4]), los titulares de un certificado de operador aéreo («AOC») deben disponer actualmente de un sistema de gestión, incluida la gestión de los riesgos en materia de seguridad operacional de sus actividades. Una de dichas actividades es la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de su flota de aeronaves, que lleva a cabo su propia organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad («CAMO»), aprobada de conformidad con la subparte G del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014. Sin embargo, la subparte G del anexo I no contiene actualmente ningún requisito para la gestión de los riesgos en materia de seguridad operacional en la CAMO. Por lo tanto, debe introducirse un sistema de gestión de las CAMO que incluya la gestión de los riesgos en materia de seguridad operacional para las organizaciones que gestionan el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves utilizadas por los titulares de AOC. Este sistema de gestión debe aplicarse a todas las CAMO que gestionen el mantenimiento de la aeronavegabilidad.

(4) Debe preverse un período de transición suficiente para las organizaciones que participen en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y los componentes, a fin de garantizar el cumplimiento de las nuevas normas y procedimientos introducidos por el presente Reglamento.

(5) Con el fin de garantizar unas normas proporcionadas para las aeronaves distintas de las aeronaves motopropulsadas complejas y que no figuren en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea a la que se ha concedido una licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, los principios de gestión de la seguridad operacional no deben aplicarse a las organizaciones de aeronavegabilidad combinadas.

(6) Además, conviene también armonizar los requisitos para las autoridades competentes con la evolución de los conceptos de gestión de la seguridad operacional de la Organización de Aviación Civil Internacional, en particular por lo que se refiere a la introducción del sistema de gestión de la autoridad, así como a la aplicación del programa estatal de seguridad operacional y a la coordinación entre las autoridades.

(7) Una evaluación errónea de la aeronavegabilidad de la aeronave debido a registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad incompletos puede suponer un riesgo para la seguridad del vuelo. Por lo tanto, deben modificarse las normas vigentes relativas a los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

(8) Deben corregirse algunos errores de redacción que dificultan la interpretación de determinadas disposiciones del anexo III del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

(9) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

(10) Las medidas previstas en el presente Reglamento están basadas en los dictámenes n.º 05/2016 ([5]), n.º 06/2016 ([6]) y n.º 13/2016 ([7]) emitidos por la Agencia de conformidad con el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (CE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo ([8]).

(11) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido por el artículo 127, apartado 3, del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifica como sigue:

1) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 3*

Requisitos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad

1. El mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves a que se refiere el artículo 1, letra a), y de los componentes destinados a instalación en ellas se garantizará de conformidad con los requisitos del anexo I (parte M), a excepción de las aeronaves enumeradas en el apartado 2, párrafo primero, a las que se aplicarán los requisitos del anexo V *ter* (parte ML).

([4]) Reglamento (UE) n.º 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) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).
([5]) Dictamen n.º 05/2016: Grupo de trabajo para la revisión de la parte M para la aviación general.
([6]) Dictamen n.º 06/2016: Incorporación de los requisitos del sistema de gestión de la seguridad (SGS) al Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión – SGS en la parte M.
([7]) Dictamen n.º 13/2016: Registros técnicos.
([8]) 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 (DO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

2. Los requisitos del anexo V *ter* (parte ML) se aplicarán a las aeronaves distintas de las aeronaves motopropulsadas complejas siguientes:

a) aviones con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2 730 kg;

b) giroaviones con una masa máxima de despegue igual o inferior a 1 200 kg, certificados para un máximo de hasta cuatro ocupantes;

c) otras aeronaves ELA2.

Cuando las aeronaves a que se refieren las letras a), b) y c) del párrafo primero figuren en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea a la que se ha concedido una licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, se aplicarán los requisitos del anexo I (parte M).

3. Para poder figurar en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea a la que se ha concedido una licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, las aeronaves a que se refiere el apartado 2, párrafo primero, letras a), b) y c), deberán cumplir todos los requisitos siguientes:

a) su programa de mantenimiento de aeronaves ha sido aprobado por la autoridad competente de conformidad con el punto M.A.302 del anexo I (parte M);

b) el mantenimiento debido que requiere el programa de mantenimiento a que se refiere la letra a) ha sido realizado y certificado de conformidad con los puntos 145.A.48 y 145.A.50 del anexo II (parte 145);

c) se ha realizado una revisión de la aeronavegabilidad y se ha expedido un nuevo certificado de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.901 del anexo I (parte M).

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave a que se hace referencia en el artículo 1, letra a), para la que se ha expedido una autorización de vuelo, se asegurará con arreglo a las disposiciones específicas de mantenimiento de la aeronavegabilidad definidas en la autorización de vuelo expedida de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión (*).

5. Se considerará que los programas de mantenimiento de aeronaves para las aeronaves a que se refiere el artículo 1, letra a) que cumplen los requisitos especificados en el punto M.A.302 del anexo I (parte M), aplicables antes del 20 de agosto de 2019, cumplen los requisitos especificados en el punto M.A.302 del anexo I (parte M) o el punto MLA.302 del anexo V *ter* (parte ML), según proceda, de conformidad con los apartados 1 y 2.

6. Los operadores velarán por el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves a que se refiere el artículo 1, letra b), y de los componentes destinados a instalación en ellas de conformidad con los requisitos del anexo V *bis* (parte T).

7. El mantenimiento de la aeronavegabilidad de los aviones con una masa máxima certificada de despegue igual o inferior a 5 700 kg y que estén equipados con multimotores turbohélice, se asegurará de conformidad con los requisitos aplicables a las aeronaves distintas de las aeronaves motopropulsadas complejas, tal como se establece en los puntos M.A.201, M.A.301, M.A.302, M.A.601 y M.A.803 del anexo I (parte M), el punto 145.A.30 del anexo II (parte 145), los puntos 66.A.5, 66.A.30 y 66.A.70, y los apéndices V y VI del anexo III (parte 66), el punto CAMO. A.315 del anexo V *quater* (parte CAMO), el punto CAO.A.010 y el apéndice I del anexo V *quinquies* (parte CAO) en la medida en que se apliquen a aeronaves distintas de las aeronaves motopropulsadas complejas.

(*) Reglamento (UE) n.º 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción (DO L 224 de 21.8.2012, p. 1).».

2) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 4*

Aprobaciones para organizaciones que participan en el mantenimiento de la aeronavegabilidad

1. Las organizaciones implicadas en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y los componentes destinados a instalación en ellas, incluidas las actividades de mantenimiento, deberán ser aprobadas, previa solicitud, por la autoridad competente de conformidad con los requisitos del anexo II (parte 145), del anexo V *quater* (parte-CAMO) o del anexo V *quinquies* (parte CAO), aplicables a las organizaciones correspondientes.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, hasta el 20 de agosto de 2020 las organizaciones podrán, previa solicitud, obtener aprobaciones expedidas por la autoridad competente de conformidad con los requisitos de las subpartes F y G del anexo I (parte M). Dichas aprobaciones serán válidas hasta el 20 de agosto de 2021.

3. Las aprobaciones de mantenimiento expedidas o reconocidas por un Estado miembro de conformidad con la especificación de certificación JAR-145 contemplada en el anexo II del Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo (*) y válidas antes del 29 de noviembre de 2003 se considerarán expedidas de conformidad con los requisitos del anexo II (parte 145) del presente Reglamento.

4. La autoridad competente expedirá, previa solicitud, un formulario 3-CAO, establecido en el apéndice 1 del anexo V *quinquies* (parte CAO), a las organizaciones titulares de una aprobación válida expedida de conformidad con la subparte F o G del anexo I (parte M) o con el anexo II (parte 145).

Las atribuciones de dicha organización con arreglo a la aprobación expedida de conformidad con el anexo V *quinquies* (parte CAO) serán las mismas que las atribuciones en virtud de la aprobación expedida de conformidad con la subparte F o G del anexo I (parte M) o con el anexo II (parte 145). No obstante, dichas atribuciones no serán superiores a las de las organizaciones a que se hace referencia en la sección A del anexo V *quinquies* (parte CAO).

La organización podrá corregir cualquier conclusión de incumplimiento del anexo V *quinquies* (parte CAO) hasta el 20 de agosto de 2021. Si después de esa fecha no se corrigen las conclusiones, se revocará la aprobación.

Hasta que la organización cumpla lo dispuesto en el anexo V *quinquies* (parte CAO) o hasta el 20 de agosto de 2021, si esta fecha es anterior, será certificada y supervisada de conformidad con la subparte F o G del anexo I (parte M) o con el anexo II (parte 145), según proceda.

5. Las aprobaciones válidas de organizaciones de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad expedidas de conformidad con la subparte G del anexo I (parte M) se considerarán expedidas de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO).

La organización podrá corregir cualquier conclusión de incumplimiento del anexo V *quater* (parte CAMO) hasta el 20 de agosto de 2021.

Si la organización corrige las conclusiones a más tardar en esa fecha, la autoridad competente expedirá un nuevo certificado de aprobación mediante el formulario 14 de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO). Si después de esa fecha no se corrigen las conclusiones, se revocará la aprobación.

Hasta que la organización cumpla lo dispuesto en el anexo V *quater* (parte CAMO) o hasta el 20 de agosto de 2021, si esta fecha es anterior, será certificada y supervisada de conformidad con la subparte G del anexo I (parte M).

6. Los certificados de aptitud para el servicio y los certificados de aptitud autorizados expedidos antes del 28 de octubre de 2008 por una organización de mantenimiento aprobada con arreglo a los requisitos establecidos en la legislación nacional del Estado miembro en el que esté establecida la organización, a aeronaves distintas de las aeronaves motopropulsadas complejas no utilizadas en el transporte aéreo comercial, incluidos todos los componentes destinados a instalación en ellas, se considerarán expedidos de conformidad con los puntos M.A.801 y M.A.802 del anexo I (parte M) y con el punto 145.A.50 del anexo II (parte 145).

(*) Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil (DO L 373 de 31.12.1991, p. 4).».

3) En el artículo 5, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El personal certificador estará cualificado de conformidad con los requisitos del anexo III (parte 66), salvo en los casos previstos en los puntos M.A.606, letra h), M.A.607, letra b), M.A.801, letra d), y M.A.803 del anexo I (parte M), en los puntos ML.A.801, letra c), y ML.A.803 del anexo V *ter* (parte ML), en los puntos CAO.A.035, letra d), y CAO.A.040, letra b), del anexo V *quinquies* (parte CAO) y en el punto 145.A.30, letra j), y el apéndice IV del anexo II (parte 145).».

4) Se inserta el artículo *7 bis* siguiente:

«*Artículo 7* bis

Autoridades competentes

1. Cuando un Estado miembro designe más de una entidad como autoridad competente con las facultades necesarias y las responsabilidades asignadas para la certificación y la supervisión de las personas y organizaciones sujetas al presente Reglamento, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

a) los ámbitos de competencia de cada autoridad competente se definirán claramente, en particular las responsabilidades y la limitación geográfica de cada una;

b) se instaurará una coordinación entre dichas autoridades a fin de garantizar la certificación y la supervisión efectivas de todas las organizaciones y personas sujetas al presente Reglamento, dentro de sus atribuciones respectivas.

2. Los Estados miembros garantizarán que el personal de sus autoridades competentes no lleve a cabo actividades de certificación y supervisión cuando haya indicios de que ello podría dar lugar, directa o indirectamente, a un conflicto de intereses, en particular de intereses familiares o económicos.

3. Cuando sea necesario para llevar a cabo tareas de certificación o supervisión en virtud del presente Reglamento, las autoridades competentes estarán facultadas para:

a) examinar los registros, datos, procedimientos y cualquier otro material pertinente para la ejecución de las tareas de certificación o supervisión;

b) obtener copias o extractos de dichos registros, datos, procedimientos y demás material;

c) solicitar explicaciones verbales *in situ* a cualquiera de los miembros del personal de dichas organizaciones;

d) acceder a cualquier local, centro operativo o medio de transporte pertinente que sea propiedad de esas personas o sea utilizado por ellas;

e) llevar a cabo auditorías, investigaciones, evaluaciones e inspecciones, incluidas inspecciones sin previo aviso, de dichas organizaciones;

f) adoptar o iniciar medidas para garantizar el cumplimiento, si procede.

4. Las facultades contempladas en el apartado 3 se ejercerán de conformidad con las disposiciones legales del Estado miembro correspondiente.».

5) Se suprime el artículo 9.

6) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

7) El anexo II se modifica de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

8) El anexo III se modifica de conformidad con el anexo III del presente Reglamento.

9) El anexo IV se modifica de conformidad con el anexo IV del presente Reglamento.

10) El anexo V *bis* se modifica de conformidad con el anexo V del presente Reglamento.

11) Se inserta como anexo V *ter* el texto establecido en el anexo VI del presente Reglamento.

12) Se inserta como anexo V *quater* el texto establecido en el anexo VII del presente Reglamento.

13) Se inserta como anexo V *qinquies* el texto establecido en el anexo VIII del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 20 de febrero de 2020.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 8 de julio de 2019.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

El anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifica como sigue:

1) El índice se sustituye por el texto siguiente:

«ÍNDICE

M.1:

SECCIÓN A — REQUISITOS TÉCNICOS

SUBPARTE A — GENERALIDADES

M.A.101 Ámbito de aplicación

SUBPARTE B — RENDICIÓN DE CUENTAS

M.A.201 Responsabilidades

M.A.202 Informes de anomalías

SUBPARTE C — MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

M.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad

M.A.302 Programa de mantenimiento de la aeronave

M.A.303 Directivas de aeronavegabilidad

M.A.304 Datos para modificaciones y reparaciones

M.A.305 Sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

M.A.306 Sistema de registro técnico de la aeronave

M.A.307 Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves

SUBPARTE D — NORMAS DE MANTENIMIENTO

M.A.401 Datos de mantenimiento

M.A.402 Realización del mantenimiento

M.A.403 Defectos de la aeronave

SUBPARTE E — ELEMENTOS

M.A.501 Clasificación e instalación

M.A.502 Mantenimiento de elementos

M.A.503 Piezas con vida útil limitada y elementos sujetos a control de tiempo

M.A.504 Separación de los elementos

SUBPARTE F — ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

M.A.601 Ámbito de aplicación

M.A.602 Solicitud

M.A.603 Alcance de la aprobación

M.A.604 Manual de la organización de mantenimiento

M.A.605 Instalaciones

M.A.606 Requisitos en cuanto a personal

M.A.607 Personal certificador y personal de revisión de la aeronavegabilidad

M.A.608 Elementos, equipos y herramientas

M.A.609 Datos de mantenimiento

M.A.610 Órdenes de trabajo de mantenimiento

M.A.611 Normas de mantenimiento

M.A.612 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave

M.A.613 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento

M.A.614 Registros de mantenimiento y revisión de la aeronavegabilidad

M.A.615 Facultades de la organización

M.A.616 Revisión de la organización

M.A.617 Cambios en la organización de mantenimiento aprobada

M.A.618 Continuidad de la validez de la aprobación

M.A.619 Incidencias

SUBPARTE G — ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

M.A.701 Ámbito de aplicación

M.A.702 Solicitud

M.A.703 Alcance de la aprobación

M.A.704 Memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

M.A.705 Instalaciones

M.A.706 Requisitos en cuanto a personal

M.A.707 Personal de revisión de la aeronavegabilidad

M.A.708 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

M.A.709 Documentación

M.A.710 Revisión de la aeronavegabilidad

M.A.711 Facultades de la organización

M.A.712 Sistema de calidad

M.A.713 Cambios en la organización aprobada de mantenimiento de la aeronavegabilidad

M.A.714 Conservación de registros

M.A.715 Continuidad de la validez de la aprobación

M.A.716 Incidencias

SUBPARTE H — CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL SERVICIO (CRS)

M.A.801 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave

M.A.802 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento

M.A.803 Autorización del piloto-propietario

SUBPARTE I — CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD

M.A.901 Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves

M.A.902 Validez del certificado de revisión de aeronavegabilidad

M.A.903 Transferencia de registros de aeronaves dentro de la UE

M.A.904 Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves importadas en la UE

M.A.905 Incidencias

SECCIÓN B — PROCEDIMIENTO PARA LAS AUTORIDADES COMPETENTES

SUBPARTE A — GENERALIDADES

M.B.101 Ámbito de aplicación

M.B.102 Autoridad competente

M.B.103 Incidencias y medidas de ejecución - personas

M.B.104 Conservación de registros

M.B.105 Intercambio mutuo de información

SUBPARTE B — RENDICIÓN DE CUENTAS

M.B.201 Responsabilidades

M.B.202 Información a la Agencia

SUBPARTE C — MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

M.B.301 Programa de mantenimiento de la aeronave

M.B.302 Exenciones

M.B.303 Supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

M.B.304 Revocación, suspensión y limitación

M.B.305 Sistema de registro técnico de la aeronave

SUBPARTE D — NORMAS DE MANTENIMIENTO

SUBPARTE E — ELEMENTOS

SUBPARTE F — ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

M.B.601 Solicitud

M.B.602 Aprobación inicial

M.B.603 Expedición de la aprobación

M.B.604 Vigilancia permanente

M.B.605 Incidencias

M.B.606 Cambios

M.B.607 Revocación, suspensión y limitación de la aprobación

SUBPARTE G — ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

M.B.701 Solicitud

M.B.702 Aprobación inicial

M.B.703 Expedición de la aprobación

M.B.704 Vigilancia permanente

M.B.705 Incidencias

M.B.706 Cambios

M.B.707 Revocación, suspensión y limitación de la aprobación

SUBPARTE H — CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL SERVICIO (CRS)

SUBPARTE I — CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD

M.B.901 Evaluación de recomendaciones

M.B.902 Revisión de la aeronavegabilidad por parte de la autoridad competente

M.B.903 Incidencias

M.B.904 Intercambio de información

Apéndice I — Contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

Apéndice II — Certificado de aptitud para el servicio — Formulario EASA 1

Apéndice III — Certificado de revisión de la aeronavegabilidad — Formulario EASA 15

Apéndice IV — Clases y habilitaciones que deben utilizarse para la aprobación de las organizaciones de mantenimiento mencionadas en el anexo I (parte M), subparte F, y en el anexo II (parte 145)

Apéndice V — Aprobación de la organización de mantenimiento mencionada en el anexo I (parte M), subparte F

Apéndice VII — Tareas complejas de mantenimiento

Apéndice VIII — Tareas de mantenimiento limitadas que puede efectuar el piloto-propietario».

2) El punto M.1 se modifica como sigue:

a) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Para la aprobación de los programas de mantenimiento de aeronaves («AMP»), una de las siguientes:

i) la autoridad designada por el Estado miembro de matrícula de la aeronave;

ii) si, antes de la aprobación del programa de mantenimiento de aeronaves, el Estado miembro de matrícula está de acuerdo, una de las siguientes:

a) la autoridad designada por el Estado miembro donde el operador tiene su sede principal o, en caso de que el operador no tenga una sede principal, la autoridad designada por el Estado miembro donde el operador tiene su lugar de establecimiento o residencia;

b) la autoridad responsable de la supervisión de la organización encargada de gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o con la que el propietario ha celebrado un contrato limitado de conformidad con el punto M.A.201, letra i), apartado 1.»;

b) se suprime el punto 4;

3) el punto M.A.101 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.101 Ámbito de aplicación**

Esta sección establece las medidas que deben tomarse para garantizar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la nave, incluido su mantenimiento. Además, especifica las condiciones que deben cumplir las personas u organizaciones que participen en dichas actividades.»;

4) en el punto M.A.201, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El propietario de la aeronave será responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y deberá asegurar que no realice ningún vuelo a menos que se cumplan todos los requisitos siguientes:

1) la aeronave mantiene las condiciones de aeronavegabilidad;

2) cualquier equipo de operaciones y emergencia está correctamente instalado y en condiciones de servicio o claramente identificado como fuera de servicio;

3) el certificado de navegabilidad es válido;

4) el mantenimiento de la aeronave se realiza conforme al AMP que se especifica en M.A.302.»;

5) en el punto M.A.201, las letras d) a i) se sustituyen por el texto siguiente:

«d) El piloto al mando o, en el caso de aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia de conformidad del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, el operador, será responsable de la realización satisfactoria de la inspección previa al vuelo. Esta inspección la realizará el piloto u otra persona cualificada, y no será necesario que la realice una organización de mantenimiento aprobada o personal certificador.

e) En el caso de aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia de conformidad del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, el operador será responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que opera y deberá:

1) garantizar que no se realice ningún vuelo, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en la letra a);

2) adoptar las medidas necesarias para garantizar su aprobación como una organización de gestión de la aeronavegabilidad («CAMO») con arreglo al anexo V *quater* (parte CAMO), como parte de su certificado de operador aéreo para la nave que opera;

3) adoptar las medidas necesarias para garantizar su aprobación de conformidad con el anexo II (parte 145) o celebrar un contrato escrito de conformidad con la letra c) del punto CAMO.A.315 del anexo V *quater* (parte CAMO) con una organización aprobada de conformidad con el anexo II (parte 145).

f) Si se trata de aeronaves motopropulsadas complejas utilizadas para operaciones comerciales especializadas, para operaciones de transporte aéreo comercial («CAT») distintas de las realizadas por compañías aéreas con licencia de conformidad del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 o por organizaciones de formación aprobadas («ATO») y organizaciones de formación declaradas («DTO») a las que se refiere el artículo 10 *bis* del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, el operador garantizará que:

1) no se realice ningún vuelo, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en la letra a);

2) las tareas asociadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realiza una CAMO aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO); si el operador no está aprobado de conformidad con esa sección, celebrará un contrato escrito para la realización de esas tareas, de conformidad con el apéndice I del presente anexo, con una organización aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO);

3) la CAMO a que se hace referencia en el punto 2 está aprobada de conformidad con el anexo II (parte 145) como una organización que puede otorgar una aprobación para el mantenimiento de la aeronave y sus componentes de instalación, o esa CAMO ha celebrado un contrato escrito de conformidad con la letra c) del punto CAMO.A.315 del anexo V *quater* (parte CAMO) con organizaciones aprobadas de conformidad con el anexo II (parte 145).

g) Si se trata de aeronaves motopropulsadas complejas no incluidas en las letras e) y f), el propietario velará por que:

1) no se realice ningún vuelo, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en la letra a);

2) las tareas asociadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realiza una CAMO aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO); si el propietario no es una CAMO aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO), celebrará un contrato escrito para la realización de esas tareas, de conformidad con el apéndice I del presente anexo, con una organización aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO);

3) la CAMO a que se hace referencia en el punto 2 está aprobada de conformidad con el anexo II (parte 145) como una organización que puede otorgar una aprobación para el mantenimiento de la aeronave y sus componentes de instalación, o esa CAMO ha celebrado un contrato escrito de conformidad con la letra c) del punto CAMO.A.315 del anexo V *quater* (parte CAMO) con organizaciones aprobadas de conformidad con el anexo II (parte 145).

h) Si se trata de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas utilizadas para operaciones comerciales especializadas, para operaciones de transporte aéreo comercial («CAT») distintas de las realizadas por compañías aéreas con licencia de conformidad del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 o por ATO y DTO comerciales a las que se refiere el artículo 10 *bis* del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, el operador garantizará que:

1) no se realice ningún vuelo, a menos que se cumplan las condiciones establecidas en la letra a);

2) las tareas asociadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realiza una CAMO aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) o una organización de aeronavegabilidad combinada («CAO») aprobada de conformidad con el anexo V *quinquies* (parte CAO); si el operador no es una CAMO aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) o una CAO aprobada de conformidad con el anexo V *quinquies* (parte CAO), celebrará un contrato escrito con arreglo al apéndice I del presente anexo con una CAMO aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) o una CAO aprobada de conformidad con el anexo V *quinquies* (parte CAO);

3) la CAMO o CAO a que se refiere el punto 2 está aprobada de conformidad con el anexo II (parte 145) o de conformidad con la parte M, subparte F, del presente anexo, o como una CAO con atribuciones de mantenimiento, o esa CAMO ha celebrado un contrato escrito de conformidad con la letra c) del punto CAMO. A.315 del anexo V *quater* (parte CAMO) con organizaciones aprobadas de conformidad con el anexo II (parte 145) o de conformidad con la subparte F de la parte M del presente anexo o del anexo V *quinquies* (parte CAO) con atribuciones de mantenimiento.

i) Para aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas no incluidas en las letras e) y h) o utilizadas para operaciones limitadas, el propietario garantizará que el vuelo solo se realice si se cumplen las condiciones establecidas en la letra a). A tal fin, el propietario:

1) bien atribuirá las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se refiere el punto M.A.301 a una CAMO o una CAO mediante un contrato escrito celebrado de conformidad con el apéndice I,

2) o bien realizará él mismo dichas tareas.

Si el propietario decide llevar a cabo él mismo esas tareas, entonces solo puede decidir no ejecutar las tareas de desarrollo y tramitación de la aprobación del AMP si dichas tareas las realiza una CAMO o una CAO mediante un contrato escrito celebrado de conformidad con el punto M.A.302.»;

6) el punto M.A.202 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.202 Informes de anomalías**

a) Sin perjuicio de los requisitos de presentación de informes establecidos en el anexo II (parte 145) y el anexo V *quater* (parte CAMO), cualquier persona u organización que sea responsable con arreglo al punto M.A.201 deberá notificar cualquier anomalía detectada en la aeronave o en un elemento que ponga en peligro la seguridad de vuelo a:

1) la autoridad competente designada por el Estado miembro de matrícula de la aeronave y, cuando sea diferente del Estado miembro de matrícula, a la autoridad competente designada por el Estado miembro del operador;

2) a la organización responsable del diseño de tipo o del diseño de tipo suplementario.

b) Los informes a que se refiere la letra a) se elaborarán siguiendo las pautas fijadas por la autoridad competente mencionada en la letra a) y contendrán toda la información pertinente que la persona u organización que elabora el informe conozca sobre la anomalía.

c) Cuando el mantenimiento o la revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave se realice sobre la base de un contrato escrito, la persona o la organización responsable de dichas actividades comunicará también cualquier anomalía mencionada en la letra a) al propietario y al operador de la aeronave y, cuando sea diferente, a la CAMO o la CAO en cuestión.

d) La persona u organización deberá presentar los informes mencionados en las letras a) y c) tan pronto como sea posible, pero en cualquier caso en el plazo de 72 horas desde que la persona u organización haya detectado la anomalía a la que se refiere el informe, salvo que lo impidan circunstancias excepcionales.

e) La persona u organización presentará un informe de seguimiento en el que se ofrecerán detalles de las medidas que la persona u organización se propone adoptar para evitar sucesos similares en el futuro, tan pronto como se determinen dichas medidas. El informe de seguimiento se presentará en la forma y la manera que establezca la autoridad competente.»;

7) los puntos M.A.301 y M.A.302 se sustituyen por el texto siguiente:

«**M.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad**

El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento del equipo operacional y de emergencia deberá asegurarse mediante:

a) la realización de inspecciones prevuelo;

b) la rectificación de cualquier defecto o daño que afecte a la operación segura de conformidad con los datos especificados en los puntos M.A.304 y M.A.401, según proceda, teniendo en cuenta al mismo tiempo la lista de equipo mínimo («MEL») y la lista de desviaciones de la configuración, cuando existan dichas listas;

c) la realización de todas las tareas de mantenimiento de acuerdo con el AMP a que se refiere el punto M.A.302;

d) la aptitud para el servicio tras todas las tareas de mantenimiento de conformidad con la subparte H;

e) para todas las aeronaves motopropulsadas complejas o las aeronaves operadas por compañías aéreas con licencia de conformidad del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, el análisis de la eficacia del AMP aprobado a que se refiere el punto M.A.302;

f) el cumplimiento de cualquiera de los siguientes instrumentos que sea aplicable:

1) directiva de aeronavegabilidad;

2) directiva operativa con repercusiones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad;

3) requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad establecido por la Agencia;

4) medidas requeridas por la autoridad competente en reacción inmediata a un problema de seguridad;

g) la realización de modificaciones y reparaciones conforme al punto M.A.304;

h) entregar al piloto al mando, o al operador en el caso de compañías aéreas con licencia de conformidad del Reglamento (CE) n.º 1008/2008, la declaración de masa y centrado que refleja la configuración actual de la aeronave;

i) vuelos de verificación de mantenimiento cuando sea necesario.

M.A.302 Programa de mantenimiento de la aeronave

a) El mantenimiento de cada aeronave se organizará conforme a un AMP.

b) El AMP y cualquier enmienda posterior del mismo deberán ser aprobados por la autoridad competente.

c) Cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave sea gestionado por una CAMO o una CAO, o cuando exista un contrato escrito entre el propietario y una CAMO o una CAO de conformidad con el punto M.A.201, letra i), apartado 1, el AMP y sus enmiendas podrán aprobarse mediante un procedimiento de aprobación indirecto.

En tal caso, el procedimiento de aprobación indirecto será establecido por la CAMO o la CAO de que se trate como elemento de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad («CAME») a que se refiere el punto CAMO.A.300 del anexo V *quater*, o como elemento de la memoria de aeronavegabilidad combinada («CAE») a que se refiere el punto CAO.A.025 del anexo V *quinquies*, y será aprobado por la autoridad competente responsable de dicha CAMO o CAO.

El procedimiento de aprobación indirecto solo se utilizará cuando la CAMO o la CAO en cuestión esté sometida a la supervisión del Estado miembro de matrícula de la aeronave, salvo que se haya celebrado un contrato escrito de conformidad con el apartado 3 del punto M.1 en virtud del cual se transfiera la responsabilidad de la aprobación del programa de mantenimiento de la aeronave a la autoridad competente bajo cuya responsabilidad se encuentre la CAMO o la CAO.

d) El AMP deberá demostrar que cumple:

1) las instrucciones emitidas por la autoridad competente;

2) las instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad:

i) emitidas por los titulares de certificados de tipo, certificados de tipo restringidos y certificados de tipo suplementarios, la aprobación de diseño de reparación importante, la autorización de ETSO o cualquier otra aprobación pertinente expedida de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012;

ii) incluidas en las especificaciones de certificación a que se refieren los puntos 21.A.90B o 21.A.431B del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, si procede;

e) No obstante lo dispuesto en la letra d), el propietario o la organización que gestione el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave podrán apartarse de las instrucciones a que se refiere la letra d), apartado 2, y proponer un incremento de los intervalos en el AMP, sobre la base de los datos obtenidos de revisiones suficientes realizadas de conformidad con la letra h). No se permite la aprobación indirecta para el incremento de las tareas relacionadas con la seguridad. El propietario o la organización que gestione el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave también podrán proponer instrucciones adicionales en el AMP.

f) El AMP incluirá detalles de todo el mantenimiento que debe efectuarse, incluida la frecuencia y las tareas específicas relacionadas con el tipo y la especificidad de las operaciones.

g) En el caso de las aeronaves motopropulsadas complejas, cuando el AMP esté basado en la lógica del grupo de coordinación de mantenimiento o en la supervisión del estado de la aeronave, el AMP incluirá un programa de fiabilidad.

h) El AMP será objeto de revisiones periódicas y, en su caso, será modificado en consecuencia. Esas revisiones garantizarán que el AMP permanezca actualizado y siga siendo válido a la luz de la experiencia operativa y las instrucciones de la autoridad competente, al tiempo que tendrán en cuenta las instrucciones de mantenimiento nuevas o modificadas emitidas por los titulares del certificado de tipo y del certificado de tipo suplementario, así como por cualquier otra organización que publique tales datos de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.»;

8) el punto M.A.304 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.304 Datos para modificaciones y reparaciones**

La persona u organización que realice la reparación de una aeronave o de un elemento evaluará los posibles daños. Las modificaciones y reparaciones se llevarán a cabo utilizando, según proceda, los siguientes datos:

a) datos aprobados por la Agencia;

b) datos aprobados por una organización de diseño que cumpla lo dispuesto en el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012;

c) datos incluidos en los requisitos mencionados en los puntos 21.A.90B o 21.A.431B del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.»;

9) el punto M.A.305 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.305 Sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave**

a) Cada vez que se lleve a cabo una tarea de mantenimiento, el certificado de aptitud para el servicio («CRS») prescrito en el punto M.A.801 o en el punto 145.A.50, según proceda, se incorporará al registro de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave lo antes posible y a más tardar treinta días después de la finalización de cualquier tarea de mantenimiento.

b) El sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave contendrá lo siguiente:

1. la fecha de la anotación, la vida útil total acumulada en el parámetro aplicable a la aeronave, los motores o las hélices;

2. los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave descritos en las letras c) y d) del presente punto, junto con los registros detallados de mantenimiento justificativos descritos en la letra e) del presente punto;

3. si así lo exige el punto M.A.306, el registro técnico de la aeronave.

c) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave incluirán el informe de masa y centrado y el estado actual de:

1. las directivas de aeronavegabilidad y medidas adoptadas por la autoridad competente como reacción inmediata a un problema de seguridad;

2. las modificaciones y reparaciones;

3. el cumplimiento del AMP;

4. las tareas de mantenimiento y la rectificación de defectos diferidas.

d) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave incluirán el estado actual específico de los componentes de:

1. piezas con vida útil limitada, incluida la vida acumulada por cada pieza afectada en relación con el parámetro de limitación de la aeronavegabilidad aplicable; y

2. los elementos sujetos a control de tiempo, incluida la vida acumulada por los componentes afectados en el parámetro aplicable, desde la última realización del mantenimiento programado, según lo especificado en el AMP.

e) El propietario u operador establecerá un sistema para conservar los siguientes documentos y datos en una forma aceptable para la autoridad competente y durante los períodos que se indican a continuación:

1. sistema de registro técnico de la aeronave: el registro técnico u otros datos equivalentes en cuanto a su alcance y detalle, durante el período de 36 meses anterior a la última anotación,

2. los certificados de actitud para el servicio y los registros detallados de mantenimiento:

i) que demuestren el cumplimiento de las directivas de aeronavegabilidad y las medidas exigidas por la autoridad competente como reacción inmediata a un problema de seguridad aplicable a la aeronave, los motores, las hélices y los componentes instalados en la misma, según proceda, hasta el momento en que la información contenida ellos sea sustituida por información nueva de alcance y detalle equivalentes, pero durante un período no inferior a 36 meses;

ii) que demuestren el cumplimiento de los datos aplicables de conformidad con el punto M.A.304 con respecto a las modificaciones y reparaciones actuales de la aeronave, los motores, las hélices y cualquier componente sujeto a limitaciones de aeronavegabilidad; y

iii) de todo el mantenimiento programado u otro mantenimiento necesario para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, los motores o las hélices, según proceda, hasta el momento en que la información contenida en ellos sea sustituida por información nueva de alcance y detalle equivalentes, pero durante un período no inferior a 36 meses.

3. datos específicos de determinados componentes:

i) un registro del historial de servicio de cada pieza con vida útil limitada sobre cuya base de determina el estado actual de cumplimiento de las limitaciones de aeronavegabilidad;

ii) el CRS y los registros detallados de mantenimiento de la última realización de cualquier mantenimiento programado y cualquier mantenimiento posterior no programado de todas las piezas con ciclo de vida limitado y los componentes sujetos a control de tiempo hasta que el mantenimiento programado haya sido sustituido por otro mantenimiento programado de alcance y detalle equivalentes, pero durante un período no inferior a 36 meses;

iii) el CRS y la declaración de aceptación del propietario de cualquier componente que esté instalado en una aeronave ELA2 sin un formulario EASA 1 de conformidad con la letra c) del punto 21.A.307 del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, pero durante un período no inferior a 36 meses.

4. períodos de conservación de registros cuando la aeronave se retira permanentemente del servicio:

i) los datos exigidos en el punto M.A.305, letra b), apartado 1, en lo que se refiere a la aeronaves, los motor y las y hélices deberán conservarse durante al menos doce meses;

ii) los últimos informes y estados efectivos indicados en el punto M.A.305, letras c) y d), deberán conservarse durante al menos doce meses; y

iii) el certificado o certificados de aptitud para el servicio y los registros detallados de mantenimiento más recientes indicados en el punto M.A.305, letra e), apartado 2, inciso ii), y letra e), apartado 3, inciso i), deberán conservarse durante al menos doce meses.

f) La persona u organización responsable de la gestión de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.201 deberá cumplir los requisitos relativos al sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y presentar los registros a la autoridad competente a petición de esta.

g) Todas las anotaciones efectuadas en el sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave deberán ser claras y precisas. Cuando sea necesario corregir una anotación, la corrección deberá hacerse de forma que refleje claramente la anotación original.»;

10) en el apartado M.A.306, letra a), la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«a) Además de cumplir los requisitos del punto M.A.305, para operaciones de transporte aéreo comercial, operaciones comerciales especializadas y operaciones ATO comerciales o DTO comerciales, el operador utilizará un sistema de registro técnico que contenga la información siguiente para cada aeronave:»;

11) en el punto M.A.306, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La emisión inicial del sistema de registro técnico de la aeronave deberá ser aprobada por la autoridad competente de conformidad con el punto CAMO.A.105 del anexo V *quater* (parte CAMO) o el punto CAO.1, apartado 1, del anexo V *quinquies* (Parte CAO), según proceda. Toda modificación posterior de dicho sistema se gestionará de acuerdo con los puntos CAMO.A.300, letra c), o CAO.A.025, letra c).»;

12) en el punto M.A.306, se suprime la letra c);

13) el punto M.A.307 se sustituye por el texto siguiente:

«a) Cuando un propietario u operador transfiera permanente una aeronave a otro propietario u operador, garantizará que se transfieran también los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se refiere el punto M.A.305 y, en su caso, el sistema de registro técnico a que se refiere el punto M.A.306.

b) Cuando el propietario contrate las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO o una CAO, deberá garantizar que los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se refiere el punto M.A.305 se transfieren a dicha organización contratada.

c) Los períodos para la conservación de los registros establecidos en la letra e) del punto M.A.305 seguirán aplicándose al nuevo propietario, operador, CAMO o CAO.»;

14) en el punto M.A.403, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Cualquier defecto que no se rectifique antes del vuelo deberá registrarse en el sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave a que se refiere el punto M.A.305 o, si procede, en el sistema de registro técnico de la aeronave a que se refiere el punto M.A.306.»;

15) en el punto M.A.501, el apartado 1 de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«1) Elementos en estado satisfactorio, declarados aptos para el servicio en un formulario EASA 1 o equivalente y marcados de conformidad con la subparte Q del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, salvo que se especifique otra cosa en el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 o en el presente anexo (Parte M) o el anexo V *quinquies* (parte CAO).»:

16) en el punto M.A.501, el apartado 3 de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«3) Elementos clasificados como irrecuperables debido a que han alcanzado el límite de su vida útil obligatorio o a que presentan un defecto irreparable.»;

17) el punto M.A.502 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.502 Mantenimiento de elementos**

a) El mantenimiento de elementos deberán realizarlo organizaciones de mantenimiento aprobadas de conformidad con la subparte F del presente anexo o con el anexo II (parte 145) o el anexo V *quinquies* (parte CAO), según proceda.

b) No obstante lo dispuesto en la letra a), cuando un elemento esté instalado en la aeronave, el mantenimiento de dicho elemento podrá realizarlo una organización de mantenimiento de aeronaves aprobada de conformidad con la subparte F del presente anexo o con el anexo II (parte 145) o el anexo V *quinquies* (parte CAO) o el personal certificador mencionado en la letra b), apartado 2, del punto M.A.801. Este mantenimiento se efectuará de conformidad con los datos de mantenimiento de la aeronave o, cuando haya dado su consentimiento la autoridad competente, de conformidad con los datos de mantenimiento de los elementos. La organización de mantenimiento de aeronaves o el personal certificador podrá retirar temporalmente un elemento para su mantenimiento, si es necesario para mejorar el acceso al mismo, excepto cuando dicha retirada haga necesario un mantenimiento adicional. El mantenimiento de elementos realizado con arreglo a la presente letra no reunirá las condiciones necesarias para la expedición de un formulario EASA 1 y estará sujeto a los requisitos de aptitud de las aeronaves contemplados en el punto M.A.801.

c) No obstante lo dispuesto en la letra a), cuando un elemento esté instalado en el motor o una unidad de potencia auxiliar («APU»), el mantenimiento de dicho elemento podrá realizarlo una organización de mantenimiento de motores aprobada de conformidad con la subparte F del presente anexo o con el anexo II (parte 145) o el anexo V *quinquies* (parte CAO). Este mantenimiento se efectuará de conformidad con los datos de mantenimiento del motor o de la APU o, cuando haya dado su consentimiento la autoridad competente, de conformidad con los datos de mantenimiento de los elementos. Dicha organización de categoría B podrá retirar temporalmente un elemento para su mantenimiento, si es necesario para mejorar el acceso al mismo, excepto cuando dicha retirada haga necesario un mantenimiento adicional.

Las letras a) a c) del presente punto no se aplicarán a los componentes mencionados en la letra c) del punto 21. A.307 del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.

d) El mantenimiento de los componentes mencionados en la letra c) en el punto 21.A.307 del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, cuando el componente esté instalado en la aeronave o retirado temporalmente para mejorar el acceso al mismo, será realizado por una organización de mantenimiento de aeronaves aprobada de conformidad con la subparte F del presente anexo, con el anexo II (Parte 145) o con el anexo V *quinquies* (parte CAO), según proceda, por el personal certificador mencionado en la letra b), apartado 2, del punto M.A.801 o por el piloto-propietario mencionado en la letra b), apartado 3, del punto M.A.801. El mantenimiento de elementos realizado con arreglo a la presente letra no reunirá las condiciones necesarias para la expedición de un formulario EASA 1 y estará sujeto a los requisitos de aptitud de las aeronaves contemplados en el punto M.A.801.»;

18) el punto M.A.503 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.503 Piezas con vida útil limitada y componentes sujetos a control de tiempo**

a) Las piezas con vida útil limitada y los componentes sujetos a control de tiempo no deberán superar el límite aprobado que se especifica en el AMP y las directivas de navegabilidad, excepto en los casos previstos en la letra c) del punto M.A.504.

b) Cuando expire la limitación aprobada, el componente se retirará de la aeronave para su mantenimiento o para su eliminación en el caso de piezas con vida útil limitada.»;

19) en el punto M.A.504, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) No se permitirá que los elementos irrecuperables vuelvan al sistema de suministro de componentes, a menos que se haya ampliado el límite de su vida útil obligatorio o se haya aprobado una solución de reparación de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012.»;

20) en el punto M.A.603, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) Las organizaciones participantes en las actividades sujetas a la presente subparte no ejercerán dichas actividades hasta recibir la correspondiente aprobación de la autoridad competente. A tal fin, la autoridad competente utilizará la plantilla que figura en el apéndice V.

b) El alcance de los trabajos sujeto a aprobación se especificará en el manual de la organización de mantenimiento de conformidad con el punto M.A.604. Las clases y habilitaciones que deben utilizarse para la aprobación de las organizaciones de mantenimiento figuran en el apéndice IV de la presente parte.»;

21) en el punto M.A.604, el apartado 1 de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«1. una declaración firmada por el gerente responsable designado de conformidad con el punto M.A.606, letra a), que confirme que la organización llevará a cabo sus actividades en todo momento de conformidad con los requisitos del presente anexo (parte M) o del anexo V *ter* (parte ML), según proceda, y con el manual;»;

22) en el punto M.A.606, la letra i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) Si la organización realiza las revisiones de aeronavegabilidad y expide el certificado correspondiente de la revisión de aeronavegabilidad para aviones ELA1 que no participen en operaciones comerciales en virtud del punto M.A.901 del anexo V *ter* (parte ML), deberá contar con personal de revisión de la aeronavegabilidad cualificado y autorizado de conformidad con el punto ML.A.904 del anexo V *ter* (Parte ML).»;

23) en el punto M.A.606, se suprime la letra j);

24) en el punto M.A.607, letra a), el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. que el personal certificador puede demostrar que cumple los requisitos contemplados en el punto 66.A.20, letra b), del anexo III (parte 66) o, si dicho anexo así lo exige, los requisitos de la legislación del Estado miembro;»;

25) el punto M.A.609 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.609 Datos de mantenimiento**

La organización de mantenimiento aprobada deberá conservar y utilizar los datos de mantenimiento actuales especificados en el punto M.A.401 del presente anexo o en el punto ML.A.401 del anexo V *ter* (parte ML), según proceda, para la realización de actividades de mantenimiento, incluso las modificaciones y reparaciones. No obstante, en el caso de los datos de mantenimiento proporcionados por el cliente, la organización solo conservará y utilizará dichos datos cuando el trabajo de mantenimiento esté en curso.»;

26) los puntos M.A.611, M.A.612 y M.A.613 se sustituyen por el texto siguiente:

«**M.A.611 Normas de mantenimiento**

Todos los trabajos de mantenimiento deberán efectuarse conforme a los requisitos de la sección A, subparte D, del presente anexo o a los requisitos de la sección A, subparte D, del anexo V *ter* (parte ML), tal como establece el artículo 3, apartado 1.

M.A.612 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave

Una vez finalizadas todas las tareas requeridas de mantenimiento de una aeronave de acuerdo con esta subparte, se expedirá un CRS de la aeronave de conformidad con el punto M.A.801 del presente anexo o con el punto ML. A.801 del anexo V *ter* (parte ML), tal como establece el artículo 3, apartado 1.

M.A.613 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento

a) Una vez finalizadas todas las tareas requeridas de mantenimiento de un elemento de acuerdo con esta subparte, se expedirá un CRS de la aeronave de conformidad con el punto M.A.802 del presente anexo o con el punto ML.A.8021 del anexo V *ter* (parte ML), según proceda. Se expedirá asimismo un formulario EASA 1, excepto en lo que respecta a los elementos cuyo mantenimiento se efectúe de conformidad con las letras b) o d) del punto M.A.502, los elementos fabricados de conformidad con la letra c) del punto M.A.603 del presente anexo y los elementos con respecto a los cuales el punto M.A.502 del anexo V *ter* (parte ML) disponga otra cosa.

b) El CRS del elemento (Formulario EASA 1) podrá generarse a partir de un sistema informático.»;

27) en el punto M.A.614, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La organización de mantenimiento aprobada deberá proporcionar una copia de cada CRS al propietario o al operador de la aeronave, junto con una copia de los registros de mantenimiento detallados relacionados con el trabajo llevado a cabo y necesarios para demostrar el cumplimiento de lo dispuesto en el punto M.A.305.»;

28) el punto M.A.615 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.615 Facultades de la organización**

La organización de mantenimiento aprobada con arreglo a la sección A, subparte F, del presente anexo podrá:

a) efectuar el mantenimiento de cualquier aeronave o elemento para el cual esté aprobada, en los centros especificados en el certificado de aprobación y en el manual de la organización de mantenimiento;

b) organizar la prestación de servicios especializados bajo el control de la organización de mantenimiento en otra organización debidamente cualificada, tal como se especifica en el manual de la organización de mantenimiento;

c) efectuar el mantenimiento de cualquier aeronave o elemento para el que esté aprobada en cualquier centro, cuando la necesidad de dicho mantenimiento se deba a que la aeronave está fuera de servicio o a la necesidad de prestar asistencia ocasional en el mantenimiento, siempre que se cumplan las condiciones especificadas en el manual de la organización de mantenimiento;

d) expedir certificados de aptitud para el servicio al término del mantenimiento de conformidad con los puntos M.A.612 o M.A.613 del presente anexo;

e) si se aprueba específicamente para aeronaves ELA1 no destinadas a operaciones comerciales, realizar revisiones de la aeronavegabilidad y expedir el certificado correspondiente de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con las condiciones establecidas en el punto ML.A.903 del anexo V *ter* (Parte ML).

La organización sólo podrá realizar el mantenimiento de aeronaves o elementos para los cuales haya sido aprobada cuando disponga de todas las instalaciones, equipos, herramientas, material, datos de mantenimiento y personal certificador que sean necesarios.»;

29) en el punto M.A.619, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) Una incidencia de nivel 1 es cualquier caso de incumplimiento significativo de los requisitos del presente anexo y el anexo V *ter* (parte ML) que reduzca el estándar de seguridad y ponga seriamente en peligro la seguridad del vuelo.

b) Una incidencia de nivel 2 es cualquier caso de incumplimiento significativo de los requisitos del presente anexo y el anexo V *ter* (parte ML) que puede reducir el estándar de seguridad y puede poner seriamente en peligro la seguridad del vuelo.»;

30) el punto M.A.801 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.801 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave**

a) Excepto en el caso de las aeronaves declaradas aptas para el servicio por una organización de mantenimiento aprobada de conformidad con el anexo II (parte 145), el CRS se expedirá conforme a la presente subparte.

b) Ninguna aeronave podrá declararse apta para el servicio, salvo que se haya expedido un CRS cuando todas las tareas de mantenimiento solicitadas hayan sido realizadas correctamente. El CRS será expedido por personal certificador autorizado de la organización de mantenimiento aprobada de conformidad con la subparte F del presente anexo o con el anexo V *quinquies* (parte CAO), salvo en el caso de tareas de mantenimiento distintas de las tareas de mantenimiento complejas enumeradas en el apéndice VII del presente anexo cuando el CRS lo expida:

1) bien personal certificador independiente que actúe de conformidad con los requisitos establecidos en el artículo 5 del presente Reglamento;

2) o bien el piloto-propietario que actúe de conformidad con el punto M.A.803 del presente anexo.

c) No obstante lo dispuesto en la letra b), en caso de situaciones imprevistas, cuando una aeronave se encuentre en un lugar donde no se disponga de una organización de mantenimiento aprobada de conformidad con el presente anexo, con el anexo II (parte 145) o con el anexo V *quinquies* (parte CAO) ni de personal certificador independiente, el propietario podrá autorizar a cualquier persona con una experiencia adecuada en mantenimiento de tres años como mínimo y que posea bien una licencia válida de mantenimiento conforme al anexo 1 de la OACI para el tipo de aeronave que requiere certificación, o bien una autorización de personal certificador válida para realizar la actividad que requiere certificación, expedida por una organización de mantenimiento aprobada conforme al anexo 6 de la OACI, para que efectúe el mantenimiento de la aeronave de conformidad con las normas establecidas en la subparte D del presente anexo y declararla apta para el servicio. En tal caso, el propietario deberá:

1) obtener y mantener en los registros de la aeronave información detallada sobre el mantenimiento realizado y sobre las cualificaciones de la persona que expida el CRS;

2) garantizar que, lo antes posible y en cualquier caso en un plazo no superior a siete días naturales a partir de la expedición de un CRS por la persona autorizada por el propietario, cualquier mantenimiento de este tipo vuelva a ser controlado y que sea expedido un nuevo CRS por una persona debidamente autorizada conforme a lo dispuesto en la letra b) o por una organización aprobada con arreglo a la subparte F del presente anexo, al anexo II (Parte 145) o al anexo V *quinquies* (Parte CAO);

3) notificar el hecho a la organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, cuando así se haya acordado contractualmente, o a la autoridad competente, en ausencia de tal contrato, en un plazo de siete días a partir de la expedición de la autorización de certificación.

d) Cuando se trate de una certificación de aptitud para el servicio con arreglo a la letra b), apartado 2, el personal certificador podrá contar con la asistencia de una o más personas, bajo su supervisión directa y continua, para la realización de las tareas de mantenimiento.

e) El CRS contendrá como mínimo:

1) los datos básicos del mantenimiento efectuado;

2) la fecha en que se haya concluido el mantenimiento;

3) la identidad de la organización o persona que expide el CRS, que incluirá:

i) bien la referencia de aprobación de la organización de mantenimiento y del personal certificador que expide el CRS;

ii) o, bien en el caso contemplado en la letra b), apartado 2, la identidad y, cuando proceda, el número de licencia del personal certificador que expide el CRS;

4) en su caso, las limitaciones de la aeronavegabilidad o de las operaciones.

f) No obstante lo dispuesto en la letra b) y sin perjuicio de las disposiciones de la letra g), cuando no pueda completarse el mantenimiento prescrito, podrá expedirse un CRS con las limitaciones de la aeronave aprobadas. En ese caso, el certificado indicará que no se ha podido completar el mantenimiento, así como cualesquiera limitaciones de la aeronavegabilidad o de las operaciones que sean aplicables, como elemento de la información requerida en la letra e), apartado 4.

g) No se expedirá el CRS si se constata cualquier incumplimiento que ponga en peligro la seguridad de vuelo.»;

31) el punto M.A.802 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.802 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento**

a) Excepto en el caso de las aeronaves declaradas aptas para el servicio por una organización de mantenimiento aprobada de conformidad con el anexo II (parte 145), se expedirá un CRS cuando finalice el mantenimiento de un elemento de aeronave de conformidad con el punto M.A.502.

b) El certificado de aptitud autorizado, denominado formulario EASA 1, constituye el CRS del elemento, excepto cuando dicho mantenimiento del elemento se haya efectuado con arreglo a las letras b) o d) del punto M.A.502, en cuyo caso el mantenimiento estará sujeto al procedimiento de certificación de aptitud para el servicio de una aeronave con arreglo al punto M.A.801.»;

32) en el punto M.A.803, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Si se trata de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 2 730 kg, que no se usen en operaciones de CAT, en operaciones comerciales especializadas ni en operaciones comerciales por parte de ATO o DTO, el piloto-propietario podrá expedir un CRS después de haber efectuado las tareas de mantenimiento limitadas del piloto-propietario enumeradas en el apéndice VIII del presente anexo.»;

33) en el punto M.A.803, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) El CRS se incorporará al sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y contendrá los datos básicos del mantenimiento efectuado, los datos de mantenimiento empleados y la fecha en que se haya concluido dicho mantenimiento, así como la identidad, la firma y el número de licencia de piloto del piloto-propietario que expide el certificado.»;

34) el punto M.A.901 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.901 Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves**

Para asegurar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, se revisarán periódicamente la aeronavegabilidad de la aeronave y sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

a) Los certificados de revisión de la aeronavegabilidad se expedirán de conformidad con el apéndice III (formulario EASA 15a o 15b) del presente anexo tras superar satisfactoriamente una revisión de la aeronavegabilidad. El certificado de revisión de la aeronavegabilidad tendrá una validez de un año.

b) Una aeronave en un entorno controlado es una aeronave:

1) cuya aeronavegabilidad ha sido gestionada de manera continua durante los últimos doce meses por una única CAMO o CAO;

2) cuyo mantenimiento ha sido realizado durante los últimos doce meses por una organización de mantenimiento aprobada con arreglo a la subparte F del presente anexo, al anexo II (parte 145) o al anexo V *quinquies* (parte CAO), incluidos los casos en que las tareas de mantenimiento contempladas en la letra b) del punto M.A.803 se realizan y se declaran aptas para el servicio de conformidad con la letra b), apartados 1 o 2, del punto M.A.801 del presente anexo.

c) Respecto de todas las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y de las aeronaves con una MTOM superior a 2 730 kg que se encuentren en un entorno controlado, la organización contemplada en la letra b), apartado 1, de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave podrá, de conformidad con el punto CAMO.A.125 y con la letra c), apartado 1, del punto CAO.A.095, y siempre que se cumpla lo dispuesto en la letra j):

1) expedir un certificado de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.901;

2) prorrogar como máximo dos veces la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad que haya expedido, por un período de un año cada vez, si la aeronave en cuestión ha permanecido en un entorno controlado.

d) El certificado de revisión de la aeronavegabilidad lo expedirá la autoridad competente tras una evaluación satisfactoria basada en la recomendación emitida por una CAMO o una CAO, enviada junto con la solicitud del propietario o del operador para todas las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008, y para las aeronaves con una MTOM superior a 2 730 kg que cumplan las siguientes condiciones alternativas:

1) no se encuentran en un entorno controlado; o

2) el mantenimiento de la aeronavegabilidad lo gestiona una organización no habilitada para realizar revisiones de la aeronavegabilidad.

La recomendación mencionada en el primer párrafo se basará en una revisión de la aeronavegabilidad efectuada conforme al punto M.A.901.

e) En el caso de las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y de las aeronaves con una MTOM igual o inferior a 2 730 kg, la CAMO o CAO elegida por el propietario o el operador podrá, de conformidad con los puntos CAMO.A.125 o CAO. A.095, y siempre que se cumpla lo dispuesto en la letra j):

1) expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.901;

2) prorrogar como máximo dos veces la validez del certificado de revisión de la aeronavegabilidad que haya expedido, por un período de un año cada vez, si la aeronave ha permanecido en un entorno controlado bajo su gestión.

f) No obstante lo dispuesto en la letra c), apartado 2, y en la letra e), apartado 2, del punto M.A.901, para las aeronaves que se encuentren en un entorno controlado, la organización contemplada en la letra b), apartado 1), que gestione el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave podrá, siempre que se cumpla lo dispuesto en la letra j), prorrogar como máximo dos veces la validez de los certificados de revisión de la aeronavegabilidad que haya expedido la autoridad competente u otra CAMO o CAO, por un período de un año cada vez.

g) Siempre que las circunstancias revelen la existencia de un posible riesgo para la seguridad aérea, la autoridad competente efectuará la revisión de la aeronavegabilidad y expedirá el certificado de revisión de la aeronavegabilidad por sí misma.

h) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra g), la autoridad competente podrá efectuar la revisión de la aeronavegabilidad y expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad por sí misma en los siguientes supuestos:

1) cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave esté gestionado por una CAMO o una CAO cuya sede principal esté situada en un tercer país;

2) para otras aeronaves con una MTOM igual o inferior a 2 730 kg, si así lo solicita el propietario.

i) Cuando la autoridad competente expida el certificado de revisión de la aeronavegabilidad por sí misma de conformidad con las letras g) o h) o tras evaluar la recomendación de conformidad con el punto M.B.901, el propietario o el operador de la aeronave, cuando sea necesario al efecto, pondrá a disposición de la autoridad competente:

1) toda documentación requerida por la autoridad competente;

2) alojamiento adecuado en el lugar apropiado para su personal;

3) el apoyo del personal certificador.

j) No deberá expedirse ni prorrogarse el certificado de revisión de la aeronavegabilidad si hay pruebas o indicios para suponer que la aeronave no es apta para la navegación aérea.

k) La revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave incluirá un examen completo y documentado de los registros de la aeronave en el que se establezca que se han cumplido los siguientes requisitos:

1) las horas de vuelo de la célula, el motor y la hélice y sus correspondientes ciclos de vuelo se han registrado correctamente;

2) el manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de revisión;

3) se han realizado todas las tareas de mantenimiento de la aeronave conforme al AMP aprobado;

4) se han corregido todos los defectos conocidos o, cuando corresponda, se ha diferido dicha corrección de manera controlada de conformidad con el punto M.A.403;

5) se han aplicado, y registrado de manera adecuada, todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables;

6) se han registrado y son conformes con el punto M.A.304 todas las modificaciones y reparaciones de la aeronave;

7) todas las piezas con vida útil limitada y todos los componentes sujetos a control de tiempo instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su limitación;

8) todo el mantenimiento se ha realizado de conformidad con el presente anexo;

9) la declaración actual de masa y centrado refleja la configuración actual de la aeronave y es válida;

10) la aeronave cumple la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la Agencia;

11) la aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido de conformidad con la subparte I del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.

l) La revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave incluirá una inspección física de la aeronave. En dicha inspección, el personal de revisión de la aeronavegabilidad que no esté cualificado conforme al anexo III (parte 66) deberá ser asistido por personal que posea dicha cualificación.

m) Mediante la inspección física de la aeronave, el personal de revisión de la aeronavegabilidad deberá asegurarse de que:

1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;

2) la aeronave cumple su manual de vuelo aprobado;

3) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;

4) no se encuentran defectos evidentes que no se hayan tratado de conformidad con el punto M.A.403;

5) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de registros mencionada en la letra k).

n) No obstante lo dispuesto en la letra a) del presente punto, la revisión de la aeronavegabilidad se puede anticipar un máximo de noventa días sin pérdida de continuidad del patrón de revisiones de aeronavegabilidad, a fin de permitir que la revisión física se realice durante una comprobación de mantenimiento.

o) El certificado de revisión de la aeronavegabilidad (formulario EASA 15b) o la recomendación de expedición de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad (formulario EASA 15a) contemplados en el apéndice III del presente anexo solo podrán ser emitidos:

1) por personal autorizado de revisión de la aeronavegabilidad en nombre de la organización aprobada;

2) si la revisión de la aeronavegabilidad se ha llevado a cabo en su totalidad.

p) Siempre que se expida o prorrogue un certificado de revisión de la aeronavegabilidad a una aeronave, deberá remitirse copia del mismo al Estado miembro de matrícula de la aeronave en cuestión en el plazo máximo de diez días tras la expedición o la prórroga.

q) Las tareas de revisión de la aeronavegabilidad no deberán subcontratarse.

r) Si el resultado de la revisión de la aeronavegabilidad es dudoso, la organización que haya realizado la revisión informará de ello a la autoridad competente lo antes posible y, en cualquier caso, en el plazo de 72 horas a partir del momento en que la organización determine la razón por la que la revisión de la aeronavegabilidad es dudosa.

s) El certificado de revisión de la aeronavegabilidad no se expedirá hasta que no se hayan resuelto todas las discrepancias.»;

35) en el punto M.A.902, el apartado 5 de la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«5. una modificación o reparación no se ajusta a lo dispuesto en el punto M.A.304.»;

36) el punto M.A.904 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.A.904 Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves importadas a la UE**

a) Al importar una aeronave al registro de un Estado miembro desde un tercer país o desde un sistema reglamentario en el que no se aplique el Reglamento (UE) 2018/1139, el solicitante deberá:

1) solicitar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula la expedición de un nuevo certificado de aeronavegabilidad de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012;

2) en el caso de las aeronaves que no sean nuevas, haber efectuado una revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.901;

3) haber efectuado todos los trabajos de mantenimiento para el cumplimiento del AMP con arreglo al punto M. A.302.

b) Cuando considere que la aeronave cumple los requisitos pertinentes, la organización que realice la revisión de la aeronavegabilidad deberá enviar una recomendación documentada para la expedición de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.

c) El propietario de la aeronave deberá permitir el acceso de la autoridad competente del Estado miembro de matrícula a la aeronave para que dicha autoridad pueda realizar su inspección.

d) La autoridad competente del Estado miembro de matrícula expedirá un certificado de aeronavegabilidad cuando considere que la aeronave cumple los requisitos del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.

e) Dicha autoridad competente del Estado miembro también deberá expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad. El certificado será válido por un año, a menos que la autoridad competente decida reducir el período de validez por razones de seguridad aérea.»;

37) en el punto M.A.905, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) Una incidencia de nivel 1 es cualquier caso de incumplimiento significativo de los requisitos del presente anexo que reduzca el estándar de seguridad y ponga seriamente en peligro la seguridad del vuelo.

b) Una incidencia de nivel 2 es cualquier caso de incumplimiento significativo de los requisitos del presente anexo que puede reducir el estándar de seguridad y puede poner seriamente en peligro la seguridad del vuelo.»;

38) se inserta el punto M.B.103 siguiente:

«**M.B.103 Incidencias y medidas de ejecución — Personas**

Si en el transcurso de la supervisión, o bien por cualquier otro medio, la autoridad competente responsable de la supervisión con arreglo al presente anexo hallase evidencias que demuestren un incumplimiento de los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 por parte del titular de una licencia, certificación, habilitación o certificado expedidos de acuerdo con el Reglamento (EU) 2018/1139, la autoridad competente que haya detectado el incumplimiento adoptará las medidas de ejecución necesarias para impedir su continuación.»;

39) el punto M.B.104 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.B.104 Conservación de registros**

a) Las autoridades competentes deberán establecer un sistema de conservación de registros que permita realizar un seguimiento adecuado de todo el proceso de expedición, prórroga, modificación, suspensión o revocación de cada certificado.

b) Los registros para la vigilancia de organizaciones aprobadas según lo dispuesto en el presente anexo deberán incluir, como mínimo:

1) la solicitud de autorización de la organización;

2) el certificado de autorización de la organización, incluidos los posibles cambios;

3) una copia del programa de auditorías, en el que se indiquen las fechas de las auditorías realizadas y de las previstas;

4) Los expedientes de vigilancia permanente de la autoridad competente, incluidos todos los registros de auditoría;

5) copias de toda la correspondencia pertinente;

6) detalles de todas las medidas de ejecución y exención;

7) cualquier informe emitido por otras autoridades competentes en relación con la supervisión de la organización;

8) memoria o manual de la organización y sus enmiendas;

9) copia de cualquier otro documento aprobado directamente por la autoridad competente.

c) Los registros mencionados en la letra b) se conservarán durante un período mínimo de cinco años.

d) Los registros para la vigilancia de cada aeronave deberán incluir, como mínimo, una copia de:

1) el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave;

2) los certificados de revisión de la aeronavegabilidad;

3) recomendaciones de revisión de la aeronavegabilidad emitidas por organizaciones aprobadas conforme a la parte CAO o la parte CAMO;

4) informes de las revisiones de la aeronavegabilidad efectuadas directamente por la autoridad competente;

5) toda la correspondencia pertinente relacionada con la aeronave;

6) los pormenores de todas las medidas de ejecución y exención;

7) todo documento aprobado por la autoridad competente de conformidad con el presente anexo o con el anexo II del Reglamento (UE) n.º 965/2012 (parte ARO).

e) Los registros mencionados en la letra d) deberán conservarse hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.

f) Todos los registros deberán ponerse a disposición de otro Estado miembro o de la Agencia cuando estos así lo soliciten.»;

40) el punto M.B.201 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.B.201 Responsabilidades**

Las autoridades competentes mencionadas en el punto M.1 son responsables de llevar a cabo inspecciones e investigaciones para verificar el cumplimiento de los requisitos del presente anexo.»;

41) se inserta el punto M.B.202 siguiente:

«**M.B.202 Información a la Agencia**

a) La autoridad competente notificará sin demora indebida a la Agencia cualquier tipo de problema significativo con la aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139.

b) La autoridad competente proporcionará a la Agencia la información relevante en materia de seguridad operacional derivada de los informes de anomalías que haya recibido con arreglo al punto M.A.202.»;

42) el punto M.B.301 se sustituye por el texto siguiente:

«**M.B.301 Programa de mantenimiento de aeronaves**

a) la autoridad competente verificará que el AMP esté en consonancia con lo dispuesto en el punto M.A.302.

b) Excepto cuando se disponga otra cosa en la letra c) del punto M.A.302, el AMP y sus enmiendas deberán ser aprobados directamente por la autoridad competente. La autoridad competente deberá tener acceso a todos los datos requeridos en las letras d), e) y f) del punto M.A.302.

c) En el caso de aprobación indirecta, tal como establece la letra c) del punto M.A.302, la autoridad competente aprobará el procedimiento de aprobación del AMP de la CAO o CAMO a través de la memoria de aeronavegabilidad de esas organizaciones contemplada en los puntos CAO.A.025 y CAMO.A.300.»;

43) se inserta el punto M.B.305 siguiente:

«**M.B.305 Sistema de registro técnico de la aeronave**

a) La autoridad competente aprobará el sistema de registro técnico de la aeronave inicial prescrito en el punto M.A.306.

b) Para que la organización pueda llevar a cabo cambios en el sistema de registro técnico de la aeronave sin aprobación previa de la autoridad competente, la autoridad competente aprobará el procedimiento pertinente contemplado en la letra c) del punto CAMO.A.300 o en la letra c) del punto CAO.A.025.»;

44) en el punto M.B.602, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) La autoridad competente deberá determinar que los procedimientos especificados en el manual de la organización de mantenimiento cumplen la subparte F del presente anexo y se asegurará de que el gerente responsable firme la declaración de compromiso.

c) La autoridad competente verificará que la organización cumple los requisitos establecidos en la subparte F del presente anexo.»;

45) en el punto M.B.603, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La autoridad competente deberá expedir al solicitante un certificado de aprobación mediante el formulario EASA 3 (apéndice V del presente anexo), que incluirá el ámbito de la aprobación, cuando la organización de mantenimiento cumpla los puntos aplicables del presente anexo.»;

46) en el punto M.B.604, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) La autoridad competente deberá mantener y actualizar un programa que enumere, para las organizaciones de mantenimiento aprobadas conforme a lo dispuesto en la subparte F de la sección B del presente anexo bajo su supervisión, las fechas en que está previsto realizar visitas de auditoría y las fechas en que se hayan realizado tales visitas.»;

47) en el punto M.B.605 se sustituye la frase introductoria de la letra a) por el texto siguiente:

«a) Si durante las auditorías o por otros medios se detectan pruebas de disconformidad con un requisito establecido en el presente anexo o el anexo V *ter* (parte ML), la autoridad competente tomará las siguientes medidas:»;

48) en el punto M.B.606, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) En relación con cualquier cambio en el manual de la organización de mantenimiento:

1) en caso de aprobación directa de los cambios con arreglo a la letra b) del punto M.A.604, la autoridad competente verificará que los procedimientos establecidos en el manual cumplen lo dispuesto en el presente anexo antes de notificar formalmente la aprobación a la organización aprobada;

2) en caso de aprobación indirecta de los cambios con arreglo a la letra c) del punto M.A.604, la autoridad competente garantizará:

i) que los cambios sean secundarios;

ii) que la autoridad competente ejerza un control adecuado sobre la aprobación de los cambios a fin de garantizar que se ajusten a los requisitos del presente anexo.»;

49) en el punto M.B.901, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El personal debidamente cualificado de la autoridad competente deberá verificar que la declaración de conformidad contenida en la recomendación demuestra que se ha llevado a cabo una revisión completa de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.901.»;

50) en el punto M.B.902, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) Al efectuar la revisión de la aeronavegabilidad y expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad [apéndice III (formulario EASA 15a) del presente anexo], la autoridad competente se ajustará a lo dispuesto en el punto M.A.901.

b) La autoridad competente dispondrá del personal adecuado de revisión de la aeronavegabilidad para llevar a cabo las revisiones de aeronavegabilidad.

1) En relación con las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, así como con las aeronaves con una MTOM superior a 2 730 kg, dicho personal deberá:

a) acreditar como mínimo cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;

b) haber adquirido una licencia adecuada con arreglo a lo dispuesto en el anexo III (parte 66), o una cualificación del personal de mantenimiento reconocida a escala nacional y adecuada para la categoría de la aeronave (en los casos en que el artículo 5, apartado 6, remita a las normativas nacionales), o un título aeronáutico o documento equivalente;

c) haber recibido formación oficial en mantenimiento aeronáutico;

d) ostentar un cargo con las debidas responsabilidades.

Sin perjuicio de lo dispuesto en las letras a) a d), el requisito establecido en el apartado 1, letra b), de la letra b) del punto M.B.902 podrá sustituirse por cinco años adicionales de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad que se sumen a los ya exigidos en el apartado 1, letra a), de la letra b) del punto M.B.902.

2) En relación con las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, así como con las aeronaves con una MTOM igual o inferior a 2 730 kg, dicho personal deberá:

a) acreditar como mínimo tres años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;

b) haber adquirido una licencia adecuada con arreglo a lo dispuesto en el anexo III (parte 66), o una cualificación del personal de mantenimiento reconocida a escala nacional y adecuada para la categoría de la aeronave (en los casos en que el artículo 5, apartado 6, remita a las normativas nacionales), o un título aeronáutico o documento equivalente;

c) haber recibido formación adecuada en mantenimiento aeronáutico;

d) ostentar un cargo con las debidas responsabilidades.

Sin perjuicio de lo dispuesto en las letras a) a d), el requisito establecido en el apartado 2, letra b), de la letra b) del punto M.B.902 podrá sustituirse por cuatro años adicionales de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad que se sumen a los ya exigidos en el apartado 2, letra a), de la letra b) del punto M. B.902.»;

51) se añade el punto M.B.904 siguiente:

«**M.B.904 Intercambio de información**

Al recibir una notificación de transferencia de aeronaves entre los Estados miembros con arreglo al punto M.A.903, la autoridad competente del Estado miembro en el que esté matriculada actualmente la aeronave informará a la autoridad competente del Estado miembro en el que se matriculará la aeronave sobre cualquier problema conocido con la aeronave objeto de transferencia. La autoridad competente del Estado miembro en el que se matriculará la aeronave velará por que se notifique debidamente la transferencia a la autoridad competente del Estado miembro en el que está matriculada actualmente la aeronave.»;

52) el apéndice I se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice I*

Contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

1. Cuando un propietario u operador contrata, de conformidad con el punto M.A.201, a una CAMO o una CAO para realizar las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, a petición de la autoridad competente, el propietario u operador enviarán una copia del contrato, firmado por ambas partes, a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.

2. El contrato será redactado teniendo en cuenta los requisitos del presente anexo y definirá las obligaciones de los firmantes en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.

3. Como mínimo incluirá la información siguiente:

— la matrícula, el tipo y el número de serie de la aeronave;

— el nombre o los detalles de empresa del propietario o arrendatario registrado de la aeronave, incluido el domicilio;

— detalles de la CAMO o CAO contratada, incluida la dirección, y

— el tipo de operación.

4. Incluirá la siguiente declaración:

"El propietario u operador encomienda a la CAMO o CAO la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, el desarrollo del AMP que deberá ser aprobado por la autoridad competente tal como se indica en el punto M.1 y la organización del mantenimiento de la aeronave según dicho AMP.

De conformidad con el presente contrato, ambos firmantes se comprometen a cumplir sus respectivas obligaciones estipuladas en él.

El propietario u operador declara, según su leal saber y entender, que toda la información facilitada a la CAMO o la CAO en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave es y será exacta y que la aeronave no sufrirá ninguna alteración sin la aprobación previa de la CAMO o la CAO.

En caso de que alguno de los signatarios contravenga el presente contrato, este será declarado nulo. En tal caso, el propietario u operador seguirá teniendo la plena responsabilidad de todas las tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, y el propietario informará a las autoridades competentes del Estado miembro de matrícula en un plazo de dos semanas sobre la contravención del contrato.".

5. Cuando un propietario u operador contrata a una CAMO o una CAO de conformidad con el punto M.A.201, las obligaciones de cada parte se asignarán como sigue:

5.1. Obligaciones de la CAMO o la CAO:

1) hacer que se incluya el tipo de aeronave en cuestión en sus condiciones de aprobación;

2) respetar las condiciones que se enumeran a continuación relativas al mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave:

a) crear un AMP de la aeronave que incluya cualquier programa de fiabilidad desarrollado, si procede;

b) declarar las tareas de mantenimiento (en el AMP) que puede llevar a cabo el piloto-propietario de conformidad con la letra c) del punto M.A.803;

c) organizar la aprobación del AMP;

d) proporcionar al propietario u operador una copia del AMP una vez que este haya sido aprobado;

e) organizar una inspección de transición con el programa de mantenimiento anterior de la aeronave;

f) asegurarse de que todo el mantenimiento lo realice una organización de mantenimiento aprobada;

g) velar por que se respeten todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables;

h) velar por que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento programado o durante las revisiones de la aeronavegabilidad, o notificados por el propietario, sean rectificados por una organización de mantenimiento aprobada;

i) coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de directivas de aeronavegabilidad, la sustitución de las piezas con vida útil limitada y los requisitos de inspección de elementos;

j) informar al propietario cada vez que la aeronave deba presentarse a una organización de mantenimiento aprobada;

k) gestionar todos los registros técnicos;

l) archivar todos los registros técnicos;

3) organizar la aprobación de toda modificación aportada a la aeronave de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21) antes de llevarla a cabo;

4) organizar la aprobación de toda reparación efectuada en la aeronave de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21) antes de llevarla a cabo;

5) informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que el propietario no presente la aeronave a la organización de mantenimiento aprobada tal y como solicite la organización aprobada;

6) informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que no se respete el presente contrato;

7) garantizar la realización de la revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave cuando sea necesario y la expedición del certificado de revisión de la aeronavegabilidad o la emisión de una recomendación a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula;

8) enviar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula, en el plazo de diez días, una copia de todo certifica do de revisión de la aeronavegabilidad expedido o prorrogado;

9) elaborar todos los informes de anomalías requeridos por las normativas aplicables;

10) informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cuando el contrato sea denunciado por alguna de las partes;

5.2. Obligaciones del propietario u operador:

1) tener un conocimiento general del AMP aprobado;

2) tener un conocimiento general del presente anexo;

3) presentar la aeronave a la organización de mantenimiento aprobada acordada con la CAMO o la CAO en la fecha establecida por esta CAMO o CAO;

4) no modificar la aeronave sin consultar previamente a la CAMO o CAO;

5) informar a la CAMO o CAO de todos los trabajos de mantenimiento llevados a cabo de forma excepcional sin el conocimiento y control de la CAMO o CAO;

6) informar a la CAMO o CAO, mediante el libro de vuelo, de todos los defectos encontrados durante las operaciones;

7) informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que el presente contrato sea denunciado por alguna de las partes;

8) informar a la CAMO o CAO y a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que se venda la aeronave;

9) elaborar todos los informes de anomalías requeridos por las normativas aplicables;

10) informar periódicamente a la CAMO o CAO sobre las horas de vuelo de la aeronave y sobre cualesquiera otros datos de uso, según se haya acordado con la CAMO o CAO;

11) incluir el CRS en los libros de vuelo, tal como se indica en el la letra d) del punto M.A.803, cuando se lleve a cabo el mantenimiento correspondiente al piloto-propietario sin rebasar los límites de la lista de tareas de mantenimiento recogidas en el AMP según lo dispuesto en la letra c) del punto M.A.803;

12) informar a la CAMO o CAO, en un plazo máximo de treinta días después de que se haya concluido cualquier tarea de mantenimiento correspondiente al piloto-propietario de conformidad con la letra a) del punto M.A.305.

6. Cuando un propietario u operador contrate una CAMO o CAO de conformidad con el punto M.A.201, se especificarán claramente las obligaciones de cada parte con respecto a la notificación obligatoria y voluntaria de sucesos, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ([1]).

([1]) Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).»;

53) el apéndice II se modifica como sigue:

a) el punto 5 se modifica como sigue:

i) en la casilla 12, el inciso x se sustituye por el texto siguiente:

«x) Para las organizaciones de mantenimiento aprobadas de conformidad con la subparte F del anexo I (parte M) o el anexo V *quinquies* (parte CAO), declaración relativa al certificado de aptitud para el servicio de un elemento mencionado en el punto M.A.613 y CAO.A.070, según corresponda:

"Certifica que, salvo que se especifique otra cosa en la presente casilla, el trabajo indicado en la casilla 11 y descrito en la presente casilla se ha realizado conforme a lo prescrito en la subparte F de la sección A del anexo I (parte M) o el anexo V *quinquies* (parte CAO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 y que, en lo que respecta a dicho trabajo, el elemento se considera apto para el servicio. LA PRESENTE DECLARACIÓN NO ES UNA CERTIFICACIÓN DE APTITUD CON ARREGLO AL ANEXO II (PARTE 145) DEL REGLAMENTO (UE) n.º 1321/2014.".

Si se imprimen los datos de un formulario EASA 1 electrónico, se indicará en esta casilla cualquier dato pertinente que no proceda incluir en otras casillas.»;

ii) la casilla 14a se sustituye por el texto siguiente:

«*Casilla 14a*

Se ha de rellenar la casilla o casillas pertinentes indicándose la reglamentación que se aplica al trabajo realizado. Si se ha rellenado la casilla "Otras normas señaladas en la casilla 12", en la casilla 12 deberá figurar la normativa de las otras autoridades de aeronavegabilidad. Al menos una de las dos casillas deberá ser rellenada, según proceda.

En lo que respecta a todas las actividades de mantenimiento realizadas por organizaciones de mantenimiento aprobadas con arreglo a la subparte F de la sección A del anexo I (parte M) o el anexo V *quinquies* (parte CAO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, se marcará el recuadro "Otra norma señalada en la casilla 12" y la declaración relativa al CRS se consignará en la casilla 12. En ese caso, la declaración de certificación "salvo que se especifique otra cosa en la presente casilla" tiene por objeto resolver las siguientes situaciones:

a) los casos en los que no haya sido posible completar el mantenimiento;

b) los casos en los que el mantenimiento se haya desviado del estándar exigido en el anexo I (parte M) o en el anexo V *quinquies* (parte CAO);

c) los casos en que el mantenimiento se haya realizado de conformidad con requisitos distintos a los establecidos en el anexo I (parte M) o el anexo V *quinquies* (parte CAO). En este caso, en la casilla 12 se especificará la normativa nacional específica.

En cuanto a todo mantenimiento realizado por organizaciones de mantenimiento aprobadas de conformidad con la sección A del anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, la declaración de certificación "salvo que se especifique otra cosa en la casilla 12" tiene por objeto resolver las siguientes situaciones:

a) los casos en los que no haya sido posible completar el mantenimiento;

b) los casos en los que el mantenimiento se haya desviado del estándar exigido en el anexo II (parte 145);

c) los casos en que el mantenimiento se haya realizado de conformidad con requisitos distintos de los establecidos en el anexo II (parte 145). En este caso, en la casilla 12 se especificará la normativa nacional específica.»;

b) en el pie de página del formulario EASA 1 (portada), el texto «Formulario EASA 1 — MF/145, edición 2» se sustituye por el texto siguiente:

«Formulario EASA 1 — MF/CAO/145, edición 3»;

54) el apéndice III se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice III*

Certificado de revisión de la aeronavegabilidad – Formulario EASA 15

[ESTADO MIEMBRO]

Estado miembro de la Unión Europea (*)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)

Referencia ARC: .....

Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, la organización siguiente, aprobada de conformidad con la sección A del anexo V *quater* (parte CAMO) o la sección A del anexo V *ter* (parte CAO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión,

[NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN APROBADA]

Referencia de la aprobación: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO].MG.[NNNN].

por el presente documento certifica que ha realizado una revisión de la aeronavegabilidad, de conformidad con el punto M.A.901 del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de la siguiente aeronave:

Fabricante de la aeronave: .....

Designación del fabricante: .....

Matrícula de la aeronave: .....

Número de serie de la aeronave: .....

La aeronave se considera apta para la navegación aérea en el momento de la revisión.

Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....

Horas de vuelo de la célula (AFH) en la fecha de expedición (**): .....

Firmado: ..... N.º de autorización: .....

Primera prórroga: La aeronave ha permanecido en un entorno controlado con arreglo a lo dispuesto en el punto M.A.901 del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión durante el año pasado. La aeronave se considera apta para la navegación aérea en el momento de la expedición.

Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....

Horas de vuelo de la célula (AFH) en la fecha de expedición (**): .....

Firmado: ..... N.º de autorización: .....

Nombre de la empresa: ..... Referencia de la aprobación: .....

Segunda prórroga: La aeronave ha permanecido en un entorno controlado con arreglo a lo dispuesto en el punto M.A.901 del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión durante el año pasado. La aeronave se considera apta para la navegación aérea en el momento de la expedición.

Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....

Horas de vuelo de la célula (AFH) en la fecha de expedición (**): .....

Firmado: ..... N.º de autorización: .....

Nombre de la empresa: ..... Referencia de la aprobación: .....

(*) Suprímase para los Estados no miembros de la UE.

Formulario EASA 15b, edición 5.
(*) Suprímase para los Estados no miembros de la UE.
(**) Excepto en el caso de dirigibles.

[ESTADO MIEMBRO]

Estado miembro de la Unión Europea (*)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (ARC)

Referencia ARC: .....

Con arreglo a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, [la AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO] certifica que la aeronave siguiente:

Fabricante de la aeronave: .....

Designación del fabricante: .....

Matrícula de la aeronave: .....

Número de serie de la aeronave: .....

se considera apta para la navegación aérea en el momento de la revisión.

Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....

Horas de vuelo de la célula (AFH) en la fecha de expedición (**): .....

Firmado: ..... N.º de autorización: .....

Primera prórroga: La aeronave ha permanecido en un entorno controlado con arreglo a lo dispuesto en el punto M.A.901 del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión durante el año pasado. La aeronave se considera apta para la navegación aérea en el momento de la expedición.

Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....

Horas de vuelo de la célula (AFH) en la fecha de expedición (**): .....

Firmado: ..... N.º de autorización: .....

Nombre de la empresa: ..... Referencia de la aprobación: .....

Segunda prórroga: La aeronave ha permanecido en un entorno controlado con arreglo a lo dispuesto en el punto M.A.901 del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión durante el año pasado. La aeronave se considera apta para la navegación aérea en el momento de la expedición.

Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....

Horas de vuelo de la célula (AFH) en la fecha de expedición (**): .....

Firmado: ..... N.º de autorización: .....

Nombre de la empresa: ..... Referencia de la aprobación: .....

Formulario EASA 15a, edición 5.

(*) Suprímase para los Estados no miembros de la UE.

(**) Excepto en el caso de dirigibles.»;

55) el apéndice IV se modifica como sigue:

i) las casillas correspondientes a la habilitación A2 se sustituyen por el texto siguiente:

«CLASE	HABILITACIÓN	LIMITACIONES	BASE	LÍNEA
AERONAVE	A2 Aviones de 5 700 kg o menos	[Se indicará el fabricante, o el grupo, serie o tipo de aviones y/o las tareas de mantenimiento.] *Ejemplo: Serie DHC-6 Twin Otter* Indíquese si la expedición de certificados de revisión de la aeronavegabilidad está o no autorizada (aplicable únicamente para aeronaves ELA1 no destinadas a operaciones comerciales)	[SÍ/NO] (*)	[SÍ/NO] (*)»;

ii) las casillas correspondientes a la habilitación A4 se sustituyen por el texto siguiente:

«CLASE	HABILITACIÓN	LIMITACIONES	BASE	LÍNEA
AERONAVE	A4 Aeronaves distintas de A1, A2 y A3	[Se indicará la categoría de la aeronave (planeador, globo aerostático, dirigible, etc.), el fabricante, o el grupo, serie o tipo y/o las tareas de mantenimiento.] Indíquese si la expedición de certificados de revisión de la aeronavegabilidad está o no autorizada (aplicable únicamente para aeronaves ELA1 no destinadas a operaciones comerciales)	[SÍ/NO] (*)	[SÍ/NO] (*)»;

56) el apéndice V se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice V*

Certificado de organización de mantenimiento – Formulario EASA 3-MF

Página 1 de 2

[ESTADO MIEMBRO (*)]

Estado miembro de la Unión Europea (**)

CERTIFICADO DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].MF.[XXXX]

De conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, y con sujeción a las condiciones especificadas a continuación, [la AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)] certifica que:

[NOMBRE Y DIRECIÓN DE LA EMPRESA]

es una organización de mantenimiento conforme a la subparte F de la sección A del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, aprobada para mantener los productos, componentes y equipos enumerados en las condiciones de aprobación adjuntas y expedir los correspondientes certificados de aptitud para el servicio usando las referencias anteriores y, cuando proceda, certificados de revisión de la aeronavegabilidad después de una revisión de la aeronavegabilidad según lo especificado en el punto ML.A.903 del anexo V *ter* (parte ML) del mismo Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión para las aeronaves contempladas en la lista de aprobación adjunta.

CONDICIONES:

1. El presente certificado se limita a lo especificado en la sección sobre el ámbito de los trabajos del manual de la organización de mantenimiento a que se refiere la subparte F de la sección A del anexo I (Parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión; y

2. El presente certificado exige la conformidad con los procedimientos especificados en el manual de la organización de mantenimiento aprobada; y

3. El presente certificado será válido siempre que la organización de mantenimiento aprobada cumpla lo establecido en el anexo I (parte M) y el anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.

4. Siempre que se cumplan las condiciones antes indicadas, el presente certificado será válido hasta el [*insertar fecha: dos años después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento modificativo*], a menos que se haya renunciado a él, o sea sustituido, suspendido o revocado antes de esa fechas.

Fecha de la expedición original:.....

Fecha de la presente revisión: .....

Revisión n.º: .....

Firmado: .....

Por la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

Formulario EASA 3-MF, edición 4.
(*) O “EASA” si EASA es la autoridad competente.
(**) Suprímase para los Estados no miembros de la UE o para EASA.

Página 2 de 2

CONDICIONES DE APROBACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)]MF.XXXX

Organización: [NOMBRE Y DIRECIÓN DE LA EMPRESA]

CLASE	HABILITACIÓN	LIMITACIONES
AERONAVE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
MOTORES (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
ELEMENTOS QUE NO SEAN MOTORES COMPLETOS O APU (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
SERVICIOS ESPECIALIZADOS (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

Las presentes condiciones de aprobación se limitan a los productos, componentes, equipos y actividades especificados en la sección sobre el alcance de los trabajos del manual de la organización de mantenimiento aprobada.

Referencia del manual de la organización de mantenimiento: .....

Fecha de la expedición original:.....

Fecha de la última revisión aprobada: ..... Revisión n.º: .....

Firmado: .....

Por la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

Formulario EASA 3-MF, edición 4.

(*) O "EASA" si EASA es la autoridad competente.

(**) Táchese según proceda si la organización no está aprobada.

(***) Consígnese la habilitación y limitación que corresponda.

(****) Cumpliméntese con la limitación y el estado apropiados independientemente de que la emisión de recomendaciones y la expedición de certificados de revisión de la aeronavegabilidad estén o no autorizadas (aplicable exclusivamente a las aeronaves ELA1 no destinadas a operaciones comerciales cuando la organización realiza la revisión de la aeronavegabilidad junto con la inspección anual contemplada en el AMP).»;

57) se suprime el apéndice VI;

58) en el apéndice VII, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Los siguientes trabajos se consideran tareas de mantenimiento complejas con arreglo a la letra b), apartado 2, y la letra c) del punto M.A.801:»;

59) en el apéndice VIII, se suprime el apartado 9 de la letra b).

ANEXO II

El anexo II del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifica como sigue:

1) El punto 145.A.30 se modifica como sigue:

a) la letra k) se sustituye por el texto siguiente:

«k) Si la organización realiza las revisiones de aeronavegabilidad y expide el certificado correspondiente de la revisión de aeronavegabilidad de conformidad con el punto ML.A.903 del anexo V *ter* (parte ML), deberá contar con personal de revisión de la aeronavegabilidad cualificado y autorizado de conformidad con el punto ML.A.904 del anexo V *ter* (parte ML).»;

b) se suprime la letra l).

2) En el punto 145.A.42, el apartado 3 de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) Elementos clasificados como irrecuperables debido a que han alcanzado el límite de su vida útil obligatorio o a que presentan un defecto irreparable.».

3) En el punto 145.A.42, el apartado 2 de la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) No se permitirá que los elementos irrecuperables vuelvan al sistema de suministro de componentes, a menos que se haya ampliado el límite de su vida útil obligatorio o se haya aprobado una solución de reparación de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012.».

4) En el punto 145.A.50, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Se expedirá un certificado de aptitud para el servicio después de realizar el mantenimiento requerido de un elemento desmontado de la aeronave. El certificado de aptitud autorizado «formulario EASA 1» contemplado en el apéndice II del anexo I (parte M) constituye el certificado de aptitud para el servicio del elemento, salvo que se especifique otra cosa en la letra b) del punto M.A.502. Si una organización mantiene un elemento para su propio uso, podrá no ser necesario el formulario EASA 1 en función de los procedimientos de declaración de aptitud para el servicio que aplique la organización internamente y que se hayan definido en la memoria.».

5) En el punto 145.A.55, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) La organización deberá proporcionar una copia de cada certificado de aptitud para el servicio al propietario o al operador de la aeronave, junto con una copia de los registros de mantenimiento detallados relacionados con el trabajo llevado a cabo y necesarios para demostrar el cumplimiento de lo dispuesto en el punto M.A.305.

c) La organización conservará una copia de todos los registros detallados de mantenimiento y de cualquier dato de mantenimiento asociado, durante tres años desde la fecha en que se expidió un certificado de aptitud para el servicio a la aeronave o el elemento de aeronave relacionados con el trabajo efectuado.

1. Los registros previstos en la presente letra deberán guardarse de forma que se garantice su seguridad frente a daños, alteraciones y robo.

2. Todo material informático utilizado para la realización de copias de seguridad deberá guardarse en un lugar distinto del que contenga los datos de trabajo, en un entorno que garantice su buen estado.

3. Cuando una organización aprobada con arreglo al presente anexo cese sus actividades, todos los registros de mantenimiento que se conserven correspondientes al período de tres años anterior a la finalización de las actividades de la organización se distribuirán al último propietario o cliente de la aeronave o elemento respectivo, o se guardarán de la manera especificada por la autoridad competente.».

6) En el punto 145.A.70, el apartado 6 de la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«6. Una lista del personal certificador, el personal de apoyo y, en su caso, el personal de revisión de la aeronavegabilidad, con su ámbito de aprobación.».

7) El punto 145.A.75 se modifica como sigue:

a) la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) si se aprueba específicamente para aeronaves no cubiertas por el anexo V *ter* (parte ML), podrá realizar revisiones de la aeronavegabilidad y expedir el certificado correspondiente de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con las condiciones establecidas en el punto MLA.903 del anexo V *ter* (parte ML) del presente Reglamento.»;

b) se suprime la letra g).

8) En el punto 145.A.95, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) Una incidencia de nivel 1 es cualquier caso de incumplimiento significativo de los requisitos del presente anexo que reduzca el estándar de seguridad y ponga seriamente en peligro la seguridad de vuelo.

b) Una incidencia de nivel 2 es cualquier caso de incumplimiento de los requisitos del presente anexo que pueda reducir el estándar de seguridad y pueda poner en peligro la seguridad de vuelo.».

9) El punto 145.B.60 se sustituye por el texto siguiente:

«**145.B.60 Exenciones**

Cuando un Estado miembro conceda una exención de los requisitos del presente anexo de conformidad con el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, la autoridad competente registrará la exención. Conservará dichos registros durante el período previsto en el apartado 3 del punto 145.B.55.».

10) El apéndice III se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice III*

Certificado de organización de mantenimiento — Formulario EASA 3-145

Página 1 de 2

[ESTADO MIEMBRO (*)**]**

Estado miembro de la Unión Europea (**)

CERTIFICADO DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].145.XXXX

De conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, y con sujeción a las condición especificada a continuación, [la AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)] certifica que:

[NOMBRE Y DIRECIÓN DE LA EMPRESA]

es una organización de mantenimiento conforme a la sección A del anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, aprobada para mantener los productos, componentes y equipos enumerados en las condiciones de aprobación adjuntas y expedir los correspondientes certificados de aptitud para el servicio usando las referencias anteriores y, cuando así se estipule, expedir certificados de revisión de la aeronavegabilidad después de una revisión de la aeronavegabilidad, según lo especificado en el punto ML.A.903 del anexo V *ter* (parte ML) del mismo Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión para las aeronaves contempladas en la lista de aprobación adjunta.

CONDICIONES:

1. La presente aprobación se limita a lo especificado en la sección sobre el alcance de los trabajos de la memoria de la organización de mantenimiento aprobada que se menciona en la sección A del anexo II (parte 145).

2. La presente aprobación exige el cumplimiento de los procedimientos especificados en la memoria de la organización de mantenimiento aprobada.

3. La presente aprobación será válida mientras la organización de mantenimiento aprobada cumpla lo dispuesto en el anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

4. La presente aprobación es válida por tiempo indefinido siempre que se cumplan las condiciones arriba señaladas, a menos que sea sustituida, suspendida o revocada, o que su titular renuncie a ella.

Fecha de la expedición original: .....

Fecha de la presente revisión: .....

Revisión n.º: .....

Firmado: .....

Por la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

Formulario EASA 3-145, edición 4
(*) O EASA si EASA es la autoridad competente.
(**) Suprímase para los Estados no miembros de la UE o para EASA.

ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

CONDICIONES DE APROBACIÓN

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].145.[XXXX]

Organización: [NOMBRE Y DIRECIÓN DE LA EMPRESA]

CLASE	HABILITACIÓN	LIMITACIONES	BASE	LÍNEA
AERONAVE (**)	(***)	(***)	[SÍ/NO] (**)	[SÍ/NO] (**)
	(***)	(***)	[SÍ/NO] (**)	[SÍ/NO] (**)
	(***)	(***)	[SÍ/NO] (**)	[SÍ/NO] (**)
	(***)	(***)	[SÍ/NO] (**)	[SÍ/NO] (**)
MOTORES (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
ELEMENTOS QUE NO SEAN MOTORES COMPLETOS O APU (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
SERVICIOS ESPECIALIZ-ADOS (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Las presentes condiciones de aprobación se limitan a los productos, componentes, equipos y actividades especificados en la sección sobre el alcance de los trabajos de la memoria de la organización de mantenimiento aprobada.

Referencia de la memoria de la organización de mantenimiento: .....

Fecha de la expedición original: .....

Fecha de la última revisión aprobada: ..... Revisión n.º: .....

Firmado: .....

Por la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

Formulario EASA 3-145, edición 4

(*) O EASA si EASA es la autoridad competente.

(**) Táchese según proceda si la organización no está aprobada.

(***) Consígnese la habilitación y limitación que corresponda.

(****) Cumpliméntese con la limitación y el estado apropiados e indíquese si la expedición de certificados de revisión de la aeronavegabilidad está o no autorizada».

ANEXO III

El anexo III del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifica como sigue:

1) En el punto 66.A.45, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) No obstante lo dispuesto en las letras b) y c), para las aeronaves de los grupos 2 y 3 también podrán anotarse habilitaciones de tipo de aeronave en una licencia después de dar los siguientes pasos:

— completar de forma satisfactoria el correspondiente examen de tipo de aeronave de categoría B1, B2 o C de conformidad con el apéndice III del presente anexo (Parte 66);

— en el caso de las categorías B1 y B2, acreditar experiencia práctica en el tipo de aeronave. En ese caso, la experiencia práctica deberá incluir un conjunto representativo de actividades de mantenimiento pertinentes para la categoría de licencia.

En el caso de una habilitación de categoría C, para una persona cualificada por la vía académica mencionada en la letra a), apartado 5, del punto 66.A.30, el primer examen de tipo de aeronave será del nivel de la categoría B1 o B2.».

2) En el punto 66.B.25, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Las autoridades competentes participarán en un intercambio de información recíproco de conformidad con el artículo 72, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.».

3) El punto 66.B.30 se sustituye por el texto siguiente:

«**66.B.30 Exenciones**

Todas las exenciones concedidas de conformidad con el artículo 71, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139 serán registradas por las autoridades competentes, que conservarán dichos registros.».

4) En el apéndice I, el cuadro del Módulo 10 se sustituye por el siguiente:

«NIVEL				
	A	B1	B2	B3
10.1 Marco regulador Papel de la Organización de Aviación Civil Internacional; Papel de la Comisión Europea; Papel de la EASA; Papel de los Estados miembros y las autoridades nacionales de aviación; Reglamento (UE) 2018/1139, Reglamento (UE) n.º 748/2012 y Reglamento (UE) n.º 1321/2014; Relación entre los diferentes anexos (partes) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 y el Reglamento (UE) n.º 965/2012.	1.	1.	1.	1.».

ANEXO IV

El anexo IV del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifica como sigue:

1) En el punto 147.B.25, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Todas las exenciones concedidas de conformidad con el artículo 71, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139 serán registradas por las autoridades competentes, que conservarán dichos registros.»

2) El apéndice II se sustituye por el texto siguiente:

«*Apéndice II*

Aprobación de la organización de formación en mantenimiento — Formulario EASA 11

Página 1 de 2

[ESTADO MIEMBRO (*)]

Estado miembro de la Unión Europea (*)

CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN DEDICADA A LA FORMACIÓN Y LOS EXÁMENES EN EL ÁMBITO DEL MANTENIMIENTO

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].147.[XXXX]

De conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión actualmente en vigor, y con sujeción a las condiciones especificadas a continuación, [la AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)] certifica que:

[NOMBRE Y DIRECIÓN DE LA EMPRESA]

es una organización de formación en mantenimiento de conformidad con la sección A del anexo IV (parte 147) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 aprobada para impartir formación y realizar exámenes con arreglo a la lista de aprobación adjunta y para expedir los correspondientes certificados de reconocimiento a los alumnos utilizando las referencias arriba mencionadas.

CONDICIONES:

1. La presente aprobación se limita a lo especificado en la sección sobre el ámbito de los trabajos de la memoria de la organización de formación en mantenimiento que se menciona en la sección A del anexo IV (parte 147).
2. La presente aprobación exige el cumplimiento de los procedimientos especificados en la memoria de la organización de formación en mantenimiento aprobada .
3. La presente aprobación será válida mientras la organización de formación en mantenimiento aprobada cumpla lo dispuesto en el anexo IV (parte 147) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 .
4. La presente aprobación es válida por tiempo indefinido siempre que se cumplan las condiciones arriba señaladas, a menos que sea sustituida, suspendida o revocada, o su titular renuncie a ella.

Fecha de la expedición original: .....

Fecha de la presente revisión: .....

Revisión n.º: .....

Firmado: .....

Por la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

Formulario EASA 11, edición 6
(*) O EASA, si EASA es la autoridad competente.
(**) Suprímase para los Estados no miembros de la UE o EASA.

LISTA DE APROBACIÓN DE UNA ORGANIZACIÓN DEDICADA A LA FORMACIÓN Y LOS EXÁMENES EN EL ÁMBITO DEL MANTENIMIENTO

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].147.[XXXX]

Organización: [NOMBRE Y DIRECIÓN DE LA EMPRESA]

CLASE	CATEGORÍA DE LICENCIA	LIMITACIONES	
BÁSICA (**)	B1 (**)	TB1.1 (**)	AVIONES CON MOTOR DE TURBINA (**)
		TB1.2 (**)	AVIONES CON MOTOR DE PISTÓN (**)
		TB1.3 (**)	HELICÓPTEROS CON MOTOR DE TURBINA (**)
		TB1.4 (**)	HELICÓPTEROS CON MOTOR DE PISTÓN (**)
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	AVIÓNICA (**)
	B2L (**)	TB2L (**)	AVIÓNICA (indíquense las habilitaciones de sistema) (**)
	B3 (**)	TB3 (**)	AVIONES NO PRESURIZADOS CON MOTOR DE PISTÓN CON UNA MASA MÁXIMA DE DESPEGUE IGUAL O INFERIOR A 2 000 KG (**)
	A (**)	TA.1 (**)	AVIONES CON MOTOR DE TURBINA (**)
		TA.2 (**)	AVIONES CON MOTOR DE PISTÓN (**)
		TA.3 (**)	HELICÓPTEROS CON MOTOR DE TURBINA (**)
		TA.4 (**)	HELICÓPTEROS CON MOTOR DE PISTÓN (**)
	L (**) (Únicamente examen)	TL (**)	INDÍQUESE LA SUBCATEGORÍA DE LICENCIA CONCRETA (**)
TIPO/TAREA (**)	C (**)	T4 (**)	[INDÍQUESE TIPO DE AERONAVE] (***)
	B1 (**)	T1 (**)	[INDÍQUESE TIPO DE AERONAVE] (***)
	B2 (**)	T2 (**)	[INDÍQUESE TIPO DE AERONAVE] (***)
	A (**)	T3 (**)	[INDÍQUESE TIPO DE AERONAVE] (***)

La presente lista de aprobación se limita a las formaciones y exámenes especificados en el apartado dedicado al ámbito de los trabajos de la memoria de la organización de formación en mantenimiento aprobada.

Referencia de la memoria de la organización de formación en mantenimiento: .....

Fecha de la expedición original: .....

Fecha de la última revisión aprobada: ..... Revisión n.º: .....

Firmado: .....

Por la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

Formulario EASA 11, edición 5

(*) O EASA, si EASA es la autoridad competente.

(**) Táchese según proceda si la organización no está aprobada.

(***) Consígnese la habilitación y limitación que corresponda.

(****) La aprobación del curso/examen básico B2 incluye la aprobación del curso/examen B2L para todas las habilitaciones de sistema.»

3) El apéndice III se sustituye por el texto siguiente:

«1. **Formación básica y examen**

El modelo de certificado de formación básica se utilizará para reconocer la finalización de la formación básica o del examen básico, o tanto la formación básica como los exámenes sobre la formación básica.

El certificado de formación debe indicar claramente cada uno de los módulos de examen y la fecha de superación, junto con la versión correspondiente del apéndice I del anexo III (parte 66).

Página 1 de 1

CERTIFICADO DE RECONOCIMIENTO

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].147.[XXXX].[YYYYY]

El certificado de reconocimiento es expedido para

[NOMBRE]

[FECHA y LUGAR DE NACIMIENTO]

Por:

[NOMBRE Y DIRECIÓN DE LA EMPRESA]

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].147.[XXXX]

organización de formación en mantenimiento aprobada para impartir formación y realizar exámenes con arreglo a su lista de aprobación y de conformidad con el anexo IV (parte 147) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

El presente certificado confirma que la persona arriba mencionada ha superado el curso de formación básica homologado (**) o el examen básico (**) indicado más abajo de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión actualmente en vigor.

[CURSO DE FORMACIÓN BÁSICA (**)] y/o [EXAMEN BÁSICO (**)]

[LISTA DE MÓDULOS DE LA PARTE 66/FECHA DEL EXAMEN SUPERADO]

Fecha: .....

Firmado: .....

Para: [NOMBRE DE LA EMPRESA]

Formulario EASA 148, edición 3
(*) O EASA, si EASA es la autoridad competente
(**) Táchese lo que no proceda.

2. **Formación de tipo y examen**

El modelo de certificado de formación de tipo se utilizará para reconocer la finalización de la parte teórica, la parte práctica o las dos partes del curso de formación de habilitación de tipo.

El certificado indicará la combinación de célula/motor para la que se impartió la formación

Las referencias no aplicables deberán tacharse según corresponda y el recuadro de tipo de curso deberá especificar si cubre únicamente la parte teórica o la parte práctica o ambas partes, teórica y práctica.

El certificado de formación debe indicar claramente si se trata de un curso completo o parcial (como un curso sobre células o grupos de motopropulsión o un curso de sistemas de aviónica/eléctricos) o un curso sobre diferencias que se ofrece para completar la experiencia previa del solicitante [por ejemplo, curso A340 (CFM) para técnicos A320]. Si el curso no es completo, el certificado debe indicar si se han abordado o no las áreas comunes.

Página 1 de 1

CERTIFICADO DE RECONOCIMIENTO

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].147.[XXXX].[YYYYY]

El presente certificado de reconocimiento es expedido para:

[NOMBRE]

[FECHA y LUGAR DE NACIMIENTO]

Por:

[NOMBRE Y DIRECIÓN DE LA EMPRESA]

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].147.[XXXX]

organización de formación en mantenimiento aprobada para impartir formación y realizar exámenes con arreglo a su lista de aprobación y de conformidad con el anexo IV (parte 147) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

El presente certificado confirma que la persona arriba mencionada ha superado la parte teórica (**) y/o la parte práctica (**) del curso de formación de tipo de aeronave homologado indicado más abajo y los exámenes correspondientes, de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión actualmente en vigor.

[CURSO DE FORMACIÓN DE TIPO DE AERONAVE (**)]

[FECHAS DE INICIO Y CONCLUSIÓN]

[ESPECIFÍQUESE SI ES LA PARTE TEÓRICA O LA PARTE PRÁCTICA]

o

[EXAMEN DE TIPO DE AERONAVE (**)]

[FECHA DE CONCLUSIÓN]

Fecha: .....

Firmado: .....

Para: [NOMBRE DE LA EMPRESA]

Formulario EASA 149, edición 4
(*) O EASA, si EASA es la autoridad competente
(**) Táchese lo que no proceda.»

ANEXO V

El anexo V *bis* del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifica como sigue:

1) El índice se sustituye por el texto siguiente:

«ÍNDICE

T.1 Autoridad competente

Sección A — Requisitos técnicos

Subparte A — GENERALIDADES

T.A.101 Ámbito de aplicación

Subparte B — REQUISITOS

T.A.201 Responsabilidades

Subparte E — ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

T.A.501 Organización de mantenimiento

Subparte G — REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ORGANIZACIONES DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD APROBADAS CON ARREGLO AL ANEXO V *quater* (parte CAMO)

T.A.701 Ámbito de aplicación

T.A.704 Memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

T.A.706 Requisitos del personal

T.A.708 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

T.A.709 Documentación

T.A.711 Facultades

T.A.712 Sistema de gestión

T.A.714 Conservación de registros

T.A.715 Continuidad de la validez

T.A.716 Incidencias

Sección B — Procedimiento adicional para las autoridades competentes

Subparte A — Generalidades

T.B.101 Ámbito de aplicación

T.B.104 Conservación de registros

Subparte B — Rendición de cuentas

T.B.201 Responsabilidades

T.B.202 Incidencias

Subparte G — REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ORGANIZACIONES DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD APROBADAS CON ARREGLO AL ANEXO V *quater* (parte CAMO)

T.B.702 Procedimiento de certificación inicial

T.B.704 Vigilancia permanente

T.B.705 Constataciones y medidas correctoras».

2) La sección A se modifica como sigue:

a) el punto T.A.101 se sustituye por el texto siguiente:

«**T.A.101 Ámbito de aplicación**

En esta sección se establecen los requisitos para garantizar la conservación del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave a que se hace referencia en la letra b) del artículo 1, de conformidad con los requisitos fundamentales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo.

También se especifican las condiciones que han de reunir las personas y organizaciones responsables de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y del mantenimiento de la aeronave de que se trate.»;

b) el título de la subparte G se sustituye por el texto siguiente:

«REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ORGANIZACIONES DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD APROBADAS CON ARREGLO AL ANEXO V *quater* (parte CAMO)»;

c) el punto T.A.701 se sustituye por el texto siguiente:

«**T.A.701 Ámbito de aplicación**

En esta subparte se establecen los requisitos que, además de los requisitos del anexo V *quater* (parte CAMO), debe cumplir una organización aprobada de conformidad con ese anexo para tener derecho a controlar la realización de las tareas especificadas en el punto T.A.201.»;

d) el punto T.A.704 se sustituye por el texto siguiente:

«**T.A.704 Memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad**

Además de los requisitos establecidos en el punto CAMO.A.300, la memoria deberá contener procedimientos que especifiquen cómo la organización debe garantizar el cumplimiento del presente anexo.»;

e) el punto T.A.706 se sustituye por el texto siguiente:

«**T.A.706 Requisitos del personal**

Además de los requisitos establecidos en el punto CAMO.A.305, el personal contemplado en la letra a), apartados 3 a 5, y la letra b), apartado 2, del punto CAMO.A.305 deberá disponer de los conocimientos adecuados sobre las legislaciones aplicables de los terceros países en los que estén matriculadas la aeronaves.»;

f) en el punto T.A.708, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto CAMO.A.315, en el caso de las aeronaves para las que el mantenimiento de la aeronavegabilidad se gestione con arreglo a los requisitos del presente anexo, la organización deberá:»;

g) el punto T.A.709 se sustituye por el texto siguiente:

«**T.A.709 Documentación**

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto CAMO.A.325, para cada aeronave para la que el mantenimiento de la aeronavegabilidad se gestione con arreglo a los requisitos del presente anexo, la organización dispondrá de los datos de mantenimiento aplicables y los utilizará según resulte aceptable para el Estado de matrícula de la aeronave.»;

h) los puntos T.A.711 y T.A.712 se sustituyen por el texto siguiente:

«**T.A.711 Facultades**

Una organización aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) podrá realizar las tareas de mantenimiento especificadas en el punto T.A.708 de las aeronaves incluidas en su certificado de operador aéreo, siempre que la organización haya establecido procedimientos, aprobados por la autoridad competente, para garantizar el cumplimiento de los requisitos del presente anexo.

T.A.712 Sistema de gestión

Además de los requisitos del punto CAMO.A.200, la organización garantizará su cumplimiento de los requisitos del presente anexo.»;

i) los puntos T.A.714, T.A.715 y T.A.716 se sustituyen por el texto siguiente:

«**T.A.714 Conservación de registros**

Además de los requisitos de la letra a) del punto CAMO.A.220, la organización deberá conservar los registros contemplados en el apartado 1), letra j), del punto T.A.201.

T.A.715 Continuidad de la validez

Para que la aprobación de una organización encargada de gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad siga siendo válida, deberán cumplirse, además de los requisitos establecidos en el punto CAMO.A.135, los requisitos siguientes:

a) la organización debe cumplir con los requisitos aplicables del presente anexo; y

b) la organización debe garantizar que toda persona autorizada por la autoridad competente tenga acceso a cualquiera de sus instalaciones, a la aeronave o a los documentos relacionados con sus actividades, incluidas las subcontratadas, a fin de determinar el cumplimiento del presente anexo.

T.A.716 Incidencias

a) Tras recibir una notificación de incidencias de conformidad con el punto T.B.705, la organización deberá:

1) identificar la causa o causas subyacentes y los factores que contribuyen a la constatación de incumplimiento;

2) preparar, adoptar y aplicar un plan de medidas correctoras;

3) demostrar, a satisfacción de la autoridad competente, que se han tomado las medidas correctoras necesarias para resolver la incidencia.

b) Las acciones mencionadas en los apartados 1 a 3 de la letra a) se llevarán a cabo dentro del plazo fijado por la autoridad competente de conformidad con el punto T.B.705.».

3) La sección B se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«PROCEDIMIENTO ADICIONAL PARA LAS AUTORIDADES COMPETENTES»;

b) el título de la subparte G se sustituye por el texto siguiente:

«REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ORGANIZACIONES DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD APROBADAS CON ARREGLO AL ANEXO V *quater* (parte CAMO)»;

c) el punto T.B.702 se sustituye por el texto siguiente:

«**T.B.702 Procedimiento de certificación inicial**

Además de los requisitos del punto CAMO.B.310, la autoridad competente comprobará y determinará que dichos procedimientos cumplen los requisitos del presente anexo y verificará que la organización cumple los requisitos del presente anexo.»;

d) los puntos T.B.704 y B.705 se sustituyen por el texto siguiente:

«**T.B.704 Supervisión permanente**

Además de los requisitos del punto CAMO.B.305, durante cada ciclo de planificación de supervisión, la autoridad competente efectuará una inspección de una muestra pertinente de las aeronaves a que se refiere el artículo 1, letra b), gestionadas por la organización.

T.B.705 Constataciones y medidas correctoras

En el caso de las organizaciones que gestionan el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves a que se refiere el artículo 1, letra b), la autoridad competente aplicará los requisitos contenidos en el punto CAMO.B.350 cuando verifique si la organización cumple los requisitos del presente anexo.».

ANEXO IV

«*ANEXO V ter*

(Parte ML)

SUMARIO

ML.1

SECCIÓN A — REQUISITOS TÉCNICOS

SUBPARTE A — GENERALIDADES

ML.A.101 Ámbito de aplicación

SUBPARTE B — RENDICIÓN DE CUENTAS

ML.A.201 Responsabilidades

ML.A.202 Informes de anomalías

SUBPARTE C — MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

ML.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad

ML.A.302 Programa de mantenimiento de la aeronave

ML.A.303 Directivas de aeronavegabilidad

ML.A.304 Datos para modificaciones y reparaciones

ML.A.305 Sistema de registro de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

ML.A.307 Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves

SUBPARTE D — NORMAS DE MANTENIMIENTO

ML.A.401 Datos de mantenimiento

ML.A.402 Realización del mantenimiento

ML.A.403 Defectos de la aeronave

SUBPARTE E — ELEMENTOS

ML.A.501 Clasificación e instalación

ML.A.502 Mantenimiento de elementos

ML.A.503 Elementos con vida útil limitada

ML.A.504 Control de elementos fuera de servicio

SUBPARTE H — CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL SERVICIO

ML.A.801 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave

ML.A.802 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento

ML.A.803 Autorización del piloto-propietario

SUBPARTE I — CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD

ML.A.901 Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves

ML.A.902 Validez del certificado de revisión de aeronavegabilidad

ML.A.903 Proceso de revisión de la aeronavegabilidad

ML.A.904 Cualificación del personal de revisión de la aeronavegabilidad

ML.A.905 Transferencia de registros de aeronaves dentro de la UE

ML.A.906 Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves importadas a la UE

ML.A.907 Incidencias

SECCIÓN B — PROCEDIMIENTO PARA LAS AUTORIDADES COMPETENTES

SUBPARTE A — GENERALIDADES

ML.B.101 Ámbito de aplicación

ML.B.102 Autoridad competente

ML.B.104 Conservación de registros

ML.B.105 Intercambio mutuo de información

SUBPARTE B — RENDICIÓN DE CUENTAS

ML.B.201 Responsabilidades

SUBPARTE C — MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

ML.B.302 Exenciones

ML.B.303 Supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

ML.B.304 Revocación, suspensión y limitación

SUBPARTE I — CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD

ML.B.902 Revisión de la aeronavegabilidad por parte de la autoridad competente

ML.B.903 Incidencias

Apéndice I — Contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

Apéndice II — Tareas de mantenimiento limitadas que puede efectuar el piloto-propietario

Apéndice III — Tareas de mantenimiento complejas que no puede efectuar el piloto-propietario

Apéndice IV — Certificado de revisión de la aeronavegabilidad (Formulario EASA 15c)

ML.1

a) Con arreglo al apartado 2 del artículo 3, este anexo (parte ML) se aplica a las siguientes aeronaves no clasificadas como aeronaves propulsadas complejas que no estén al amparo del certificado de operador aéreo de una compañía aérea con licencia con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008:

   1) aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 2 730 kg;

   2) aerogiros con una MTOM igual o inferior a 1 200 kg, certificados para un máximo de hasta cuatro ocupantes;

   3) otras aeronaves ELA2.

b) A efectos del presente anexo, la autoridad competente será la autoridad designada por el Estado miembro de matrícula de la aeronave.

c) A efectos del presente anexo, se entenderá por:

   1) «personal certificador independiente», personal certificador que no trabaja en nombre de una organización de mantenimiento aprobada y que cumple, alternativamente, con:

      i) los requisitos del anexo III (parte 66);

      ii) para las aeronaves a las que no se aplica el anexo III (parte 66), los requisitos del personal certificador en vigor en el Estado miembro de matrícula de la aeronave;

   2) «organización de mantenimiento», organización con una aprobación expedida, alternativamente, de acuerdo con:

      i) la subparte F del anexo I (parte M);

      ii) la sección A del anexo II (Parte 145);

      iii) la sección A del anexo V quinquies (parte CAO).

   3) «propietario», la persona responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, incluidos, alternativamente:

      i) el propietario registrado de la aeronave;

      ii) el arrendatario en el caso de un contrato de arrendamiento;

      iii) el operador.

SECCIÓN A

REQUISITOS TÉCNICOS

SUBPARTE A

GENERALIDADES

ML.A.101 Ámbito de aplicación

Esta sección establece las medidas que deben adoptarse para garantizar la aeronavegabilidad de la aeronave. Además, especifica las condiciones que deben cumplir las personas u organizaciones implicadas en las actividades relacionadas con la aeronavegabilidad de la aeronave.

SUBPARTE B

RENDICIÓN DE CUENTAS

ML.A.201 Responsabilidades

a) El propietario de la aeronave es responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y deberá asegurar que no se realice ningún vuelo si no se cumplen todos los requisitos siguientes:

   1) la aeronave mantenga las condiciones de aeronavegabilidad;

   2) cualquier equipo de operaciones y emergencia esté correctamente instalado y en condiciones de servicio o claramente identificado como fuera de servicio;

   3) el certificado de aeronavegabilidad sea válido;

   4) el mantenimiento de la aeronave se realice conforme al programa de mantenimiento de la aeronave que se especifica en el punto ML.A.302.

b) No obstante lo dispuesto en la letra a), cuando se arrienda la aeronave, las responsabilidades establecidas en la letra a) se aplican al arrendatario si este está identificado en el documento de matrícula de la aeronave o en el contrato de arrendamiento.

c) Cualquier persona u organización que lleve a cabo trabajos de mantenimiento de la aeronave y de sus elementos será responsable de las tareas de mantenimiento realizadas.

d) El piloto al mando de la aeronave será responsable del cumplimiento satisfactorio de la inspección prevuelo. Esta inspección deberá realizarla el piloto u otra persona cualificada, pero no es necesario que la realice una organización de mantenimiento aprobada o personal certificador.

e) Para las aeronaves operadas por organizaciones de formación aprobadas («ATO») comerciales y organizaciones de formación declaradas («DTO») a que se refiere el artículo 10 bis del Reglamento (UE) n.º 1178/2011, o no operadas con arreglo al anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012 (Parte NCO), u operadas con arreglo a la subparte ADD del anexo II (Parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395 o la subparte DEC del anexo II (Parte SAO) del Reglamento (UE) 2018/1976 (*), el operador:

   1) debe estar aprobado como CAMO (organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad) o como CAO (organización de aeronavegabilidad combinada) para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, en virtud del anexo V quater (parte CAMO) o del anexo V quinquies (parte CAO), o contratar una organización de este tipo mediante el contrato establecido en el apéndice I del presente anexo;

   2) debe garantizar que todo el mantenimiento es realizado por organizaciones de mantenimiento aprobadas según la letra c), apartado 2, del punto ML.1.;

   3) debe garantizar que se cumplan los requisitos contemplados en la letra a).

f) En el caso de las aeronaves no incluidas en la letra e), para poder cumplir los requisitos expuestos en la letra a), el propietario de la aeronave puede contratar los trabajos asociados a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con una organización aprobada como CAMO o CAO, en virtud del anexo V quater (parte CAMO) o del anexo V quinquies (parte CAO). En ese caso, la organización contratada asumirá la responsabilidad de la correcta ejecución de esos trabajos y se celebrará un contrato escrito, de conformidad con el apéndice I del presente anexo. Si el propietario no contrata una organización de este tipo, será responsable de la correcta ejecución de los trabajos asociados a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

g) El propietario proporcionará a la autoridad competente acceso a la aeronave y a sus registros, para que esta determine si la aeronave cumple los requisitos del presente anexo.

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1976 de la Comisión, de 14 de diciembre de 2018, por el que se establecen normas detalladas para la operación de planeadores en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 326 de 20.12.2018, p. 64).

ML.A.202 Informes de anomalías

a) Sin perjuicio de los requisitos de presentación de informes establecidos en el anexo II (parte 145) y el anexo V quater (parte CAMO), cualquier persona u organización que sea responsable en virtud el punto ML.A.201 deberá notificar las condiciones identificadas de una aeronave o elemento que amenacen la seguridad del vuelo a:

1) la autoridad competente designada por el Estado miembro de matrícula de la aeronave y, cuando sea distinto al Estado miembro de matrícula, a la autoridad competente designada por el Estado miembro del operador;

2) a la organización responsable del diseño de tipo o del diseño de tipo suplementario.

b) Los informes contemplados en la letra a) se elaborarán siguiendo las pautas fijadas por la autoridad competente a que se refiere la letra a) y contendrán toda la información pertinente que la persona u organización que elabora el informe conozca sobre dicha anomalía.

c) Cuando el mantenimiento o la revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave se realiza sobre la base de un contrato escrito, la persona o la organización responsable de esas actividades también deberá informar de cualquier anomalía a que se refiere la letra a) al propietario de la aeronave y, cuando sea distinto, a la CAMO o a la CAO pertinente.

d) La persona u organización deberá presentar los informes contemplados en las letras a) y c) tan pronto como sea posible, pero en cualquier caso en las setenta y dos horas siguientes a la identificación, por parte de la persona o la organización, de la anomalía a la que hace referencia el informe, salvo que lo impidan circunstancias excepcionales.

SUBPARTE C

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

ML.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad

El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento tanto del equipamiento operacional como de emergencia deberá asegurarse mediante:

a) la realización de inspecciones prevuelo;

b) la rectificación de cualquier defecto o daño que afecte a la operación segura de conformidad con los datos que se especifican en los puntos ML.A.304 y ML.A.401, según proceda, y, al mismo tiempo, tenga en consideración la lista de equipamiento mínimo y la lista de desviación de la configuración, cuando existan;

c) la realización de todas las tareas de mantenimiento, de acuerdo con el programa de mantenimiento de la aeronave al que se refiere el punto ML.A.302;

d) el cumplimiento de cualquiera de los siguientes instrumentos que sea aplicable:

1) directiva de aeronavegabilidad;

2) directiva operativa con repercusiones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad;

3) requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad establecido por la Agencia;

4) medidas exigidas por la autoridad competente en reacción inmediata a un problema de seguridad;

e) la realización de modificaciones y reparaciones conforme al punto ML.A.304;

f) vuelos de verificación de mantenimiento cuando sea necesario.

ML.A.302 Programa de mantenimiento de la aeronave

a) El mantenimiento de cada aeronave se organizará de acuerdo con un programa de mantenimiento de la aeronave.

b) El programa de mantenimiento de la aeronave y cualquier modificación posterior al mismo deberá, alternativamente:

1) ser declarado por el propietario en virtud de la letra c), apartado 7, del punto ML.A.302, cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave no está gestionado por una CAMO o una CAO;

2) ser aprobado por la CAMO o la CAO responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.

El propietario que declare el programa de mantenimiento de la aeronave en virtud de la letra b), apartado 1, o la organización que apruebe el mismo en virtud de la letra b), apartado 2, debe mantener dicho programa actualizado.

c) El programa de mantenimiento de la aeronave:

1) deberá indicar con claridad el propietario de la aeronave y la aeronave a la que hace referencia, incluidos los motores y hélices instalados, según proceda;

2) deberá incluir, alternativamente:

   a) las tareas o inspecciones incluidas en el programa mínimo de inspección aplicable al que se refiere la letra d);

   b) las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad emitidas por el titular de la aprobación de diseño;

3) puede incluir medidas de mantenimiento adicionales a las incluidas en la letra c), apartado 2, o medidas de mantenimiento alternativas a las incluidas en la letra c), apartado 2, letra b), a propuesta del propietario, la CAMO o la CAO, una vez aprobado o declarado en virtud de la letra b). Las medidas de mantenimiento alternativas a que se refiere la letra c), apartado 2, letra b), no serán menos restrictivas que las establecidas en el programa mínimo de inspección aplicable;

4) incluirá toda la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, como las directivas de aeronavegabilidad repetitivas, la sección de limitaciones de aeronavegabilidad («ALS») de las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad y los requisitos de mantenimiento específicos contenidos en la hoja de datos del certificado de tipo («TCDS»);

5) identificará todas las tareas de mantenimiento adicionales que deban realizarse por el tipo de aeronave específico, la configuración de la aeronave y el tipo y la especificidad de la operación, considerando como mínimo los siguientes elementos:

   a) equipo instalado específico y modificaciones de la aeronave;

   b) reparaciones realizadas en la aeronave;

   c) componentes con vida útil limitada y componentes fundamentales para la seguridad del vuelo;

   d) recomendaciones de mantenimiento, como los intervalos de tiempo entre revisiones (TBO), realizadas a través de los boletines de servicio, la correspondencia de servicio y otra información de servicio no vinculante;

   e) directivas o requisitos operativos aplicables en relación con la inspección periódica de determinados equipos;

   f) aprobaciones operacionales especiales;

   g) uso de la aeronave y del entorno operativo;

6) identificará si los pilotos-propietarios están autorizados para llevar a cabo el mantenimiento;

7) cuando lo declare el propietario, incluirá una declaración firmada por la que el propietario manifiesta que este es el programa de mantenimiento de la aeronave para la matrícula de la aeronave determinada y que es plenamente responsable de su contenido y, en particular, de cualquier desviación de las recomendaciones del titular de la aprobación de diseño;

8) cuando sea aprobado por la CAMO o la CAO, será firmado por esta organización, que mantendrá registros con la justificación de las desviaciones introducidas a las recomendaciones del titular de la aprobación de diseño;

9) será revisado al menos de forma anual con el objetivo de evaluar su eficacia, y esta revisión será llevada a cabo, alternativamente:

   a) junto con la revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave por la persona que lleva a cabo dicha revisión de la aeronavegabilidad;

   b) por la CAMO o la CAO que gestiona el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave en los casos en los que la revisión del programa de mantenimiento de la aeronave no se lleva a cabo junto con una revisión de la aeronavegabilidad.

   Si en la revisión se detectan deficiencias de la aeronave vinculadas con deficiencias en el contenido del programa de mantenimiento de la aeronave, este programa será modificado en consecuencia. En este caso, la persona que lleve a cabo la revisión informará a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula si no está de acuerdo con las medidas de modificación del programa de mantenimiento de la aeronave adoptadas por el propietario, la CAMO o la CAO. La autoridad competente decidirá qué modificaciones es necesario introducir en el programa de mantenimiento de la aeronave, señalando las conclusiones correspondientes y, si fuera necesario, reaccionando de conformidad con del punto ML.B.304.

d) Un programa mínimo de inspección:

   1) contendrá los siguientes intervalos de inspección:

      a) para los aviones, los motoveleros de turismo (TMG) y los globos, cada año o un intervalo de cien horas (lo que primero suceda), al que puede aplicarse una tolerancia de un mes o de diez horas. El siguiente intervalo se calculará a partir del momento en que tenga lugar la inspección;

      b) para los planeadores y los motoveleros que no sean TMG, cada año, al que puede aplicarse una tolerancia de un mes. El siguiente intervalo se calculará a partir del momento en que tenga lugar la inspección;

2) contendrá lo siguiente, según corresponda al tipo de aeronave:

a) tareas de mantenimiento según exija el titular de la aprobación de diseño;

b) inspección de las señales;

c) revisión de los registros de pesaje y del pesaje con arreglo al Reglamento (UE) n.º 965/2012, el Reglamento (UE) 2018/395 y el Reglamento (UE) 2018/1976;

d) prueba de funcionamiento del transpondedor (si existe);

e) prueba de funcionamiento del sistema Pitot estático;

f) en el caso de los aviones:

i) comprobaciones de funcionamiento de la potencia y las revoluciones por minuto (RPM), los magnetos, la presión del combustible y el aceite y las temperaturas del motor;

ii) en el caso de motores equipados con control automático, el procedimiento de puesta en marcha publicado;

iii) si se trata de motores con colector del lubricante fuera del cárter, motores con turbocompresores y motores de líquido refrigerado, una comprobación del funcionamiento para ver si hay indicios de alteraciones en la circulación del líquido;

g) inspección del estado y acoplamiento de los elementos estructurales, los sistemas y los componentes correspondientes a:

i) para los aviones:

célula, cabina de pasajeros y cabina de vuelo, tren de aterrizaje, sección de ala y central, mandos de vuelo, empenaje, aviónica y electrónica, grupo motopropulsor, embragues y cajas de engranajes, hélice y varios sistemas, como el sistema de rescate balístico;

ii) para los planeadores y los motoveleros:

célula, cabina de pasajeros y cabina de vuelo, tren de aterrizaje, sección de ala y central, empenaje, aviónica y electrónica, grupo motopropulsor (para motoveleros) y varios sistemas, como el sistema de lastre extraíble o el sistema de controles y paracaídas de cola y el sistema de lastre de agua;

iii) para los globos de aire caliente:

envolvente, quemador, barquilla, recipientes de combustible, equipos e instrumentos;

iv) para los globos de gas:

envolvente, barquilla, equipos e instrumentos.

Siempre que este anexo no especifique un programa mínimo de inspección para los dirigibles y los aerogiros, sus programas mínimos de inspección se basarán en las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad emitidas por el titular de la aprobación de diseño, como se menciona en la letra c), apartado 2, letra b).

e) No obstante lo dispuesto en las letras b) y c), no se necesita una declaración del propietario o una autorización de una CAMO o de una CAO, y no es necesario elaborar un programa de mantenimiento de la aeronave cuando se cumplen las siguientes condiciones:

1) se siguen, sin ninguna desviación, todas las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad emitidas por el titular de la aprobación de diseño;

2) se siguen, sin ninguna desviación, todas las recomendaciones de mantenimiento, como los intervalos de tiempo entre revisiones (TBO), realizadas a través de los boletines de servicio, la correspondencia de servicio y otra información de servicio no vinculante;

3) no hay tareas de mantenimiento adicionales que deban realizarse como resultado de cualquiera de los elementos siguientes:

a) equipo instalado específico y modificaciones de la aeronave;

b) reparaciones realizadas en la aeronave;

c) componentes con vida útil limitada y componentes fundamentales para la seguridad del vuelo;

d) aprobaciones operacionales especiales;

e) uso de la aeronave y del entorno operativo.

4) Los pilotos-propietarios están autorizados para realizar las tareas de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario.

Esta excepción no se aplica si el piloto-propietario o, en el caso de una aeronave de propiedad compartida, alguno de los pilotos-propietarios no está autorizado a realizar las tareas de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario porque esto tiene que especificarse en el programa de mantenimiento de la aeronave declarado o aprobado.

f) Si las condiciones establecidas en la letra e), apartado 1, hasta la letra e), apartado 4, se cumplen, el programa de mantenimiento de la aeronave aplicable a la aeronave constará de:

1) las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabiliad emitidas por el titular de la aprobación de diseño;

2) las recomendaciones de mantenimiento, como los intervalos de tiempo entre revisiones (TBO), realizadas a través de los boletines de servicio, la correspondencia de servicio y otra información de servicio no vinculante;

3) la información obligatoria sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad, como las directivas de aeronavegabilidad repetidas, la sección de limitaciones de aeronavegabilidad (ALS) de las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad y los requisitos específicos de mantenimiento contenidos en la hoja de datos del certificado de tipo (TCDS);

4) las tareas contempladas en directivas o requisitos operativos o relativos al espacio aéreo específicos relacionados con instrumentos y equipos concretos.

ML.A.303 Directivas de aeronavegabilidad

Cualquier directiva de aeronavegabilidad aplicable debe aplicarse cumpliendo los requisitos de dicha directiva, salvo que la Agencia especifique otra cosa.

ML.A.304 Datos para modificaciones y reparaciones

La persona u organización que repare una aeronave o un componente evaluará los daños. Las modificaciones o reparaciones se realizarán utilizando, según proceda, los siguientes datos:

a) aprobados por la Agencia;

b) aprobados por una organización de diseño que cumpla con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012;

c) incluidos en los requisitos a que se refiere el punto 21.A.90B o el punto 21.A.431B del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.

ML.A.305 Sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

a) Cada vez que se lleve a cabo una tarea de mantenimiento, se incorporará al sistema de registro de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave el certificado de aptitud para el servicio prescrito en el punto ML.A.801. Cada entrada se hará tan pronto como sea posible, pero a más tardar treinta días después de la fecha de finalización de la tarea de mantenimiento.

b) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave constarán de un libro de vuelo de la aeronave, uno o varios libros de vuelo del motor o tarjetas de registro del módulo del motor, uno o varios libros de vuelo y tarjetas de registro de la hélice, para cada elemento con vida útil limitada, según proceda.

c) En los libros de vuelo de la aeronave quedarán registrados el tipo y la matrícula de la aeronave, la fecha y el tiempo total de vuelo, así como los ciclos de vuelo y los aterrizajes.

d) Los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave contendrán:

1) el estado actual de las directivas de aeronavegabilidad y de las medidas exigidas por la autoridad competente como reacción inmediata a un problema de seguridad;

2) el estado actual de las modificaciones, las reparaciones y otras recomendaciones de mantenimiento del titular de la aprobación de diseño;

3) el estado actual de cumplimiento del programa de mantenimiento de la aeronave;

4) el estado actual de los elementos con vida útil limitada;

5) el informe actual de masa y centrado;

6) la lista actual de mantenimiento aplazado.

e) Además del documento de aptitud para el servicio, el Formulario EASA 1, como se establece en el apéndice II del anexo I (parte M), o equivalente, deberá registrarse la siguiente información sobre cualquier elemento instalado, como motor, hélice, módulo del motor o elemento con vida útil limitada, en el libro de vuelo del motor o la hélice, o en la tarjeta de registro del módulo del motor o del elemento con vida útil limitada, según corresponda:

1) la identificación del elemento;

2) el tipo, número de serie y matrícula, según proceda, de la aeronave, motor, hélice, módulo del motor o elemento con vida útil limitada en el que está instalado el elemento, junto con la referencia a su instalación y retirada;

3) la fecha, junto con el tiempo total de vuelo acumulado por el elemento, los ciclos de vuelo, los aterrizajes y el tiempo de calendario que sean pertinentes para el elemento;

4) la información actual a que se refiere la letra d), aplicable al elemento.

f) La persona u organización responsable de la gestión de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave de conformidad con el punto ML.A.201 deberá controlar los registros detallados en el punto ML.A.305 y presentar los registros a la autoridad competente cuando esta lo solicite.

g) Todas las anotaciones efectuadas en los registros de mantenimiento de aeronavegabilidad de la aeronave deberán ser claras y precisas. Cuando sea necesario corregir una anotación, la corrección deberá hacerse de forma que refleje claramente la anotación original.

h) El propietario garantizará que se ha establecido un sistema para conservar los siguientes registros durante los períodos que se especifican:

1) todos los registros detallados del mantenimiento de la aeronave y cualquier elemento con vida útil limitada instalado en ella, hasta que la información contenida en los mismos haya sido sustituida por información nueva de ámbito y detalle equivalentes y, en todo caso, durante un período mínimo de treinta y seis meses contados desde la fecha en que la aeronave o elemento hayan sido declarados aptos para el servicio;

2) el tiempo total en servicio (horas, tiempo de calendario, ciclos y aterrizajes) de la aeronave y de todos los elementos con vida útil limitada, al menos doce meses contados desde la fecha en que la aeronave o el elemento se hayan retirado permanentemente de servicio;

3) el tiempo en servicio, es decir, horas, tiempo de calendario, ciclos y aterrizajes, según corresponda, desde el último mantenimiento del elemento con vida útil limitada, al menos hasta que el mantenimiento programado del elemento haya sido sustituido por otro mantenimiento programado de ámbito y detalle equivalentes;

4) el estado actual de cumplimiento del programa de mantenimiento de la aeronave, al menos hasta el mantenimiento programado de la aeronave o del elemento haya sido sustituido por otro mantenimiento programado de ámbito y detalle equivalentes;

5) el estado actual de las directivas de aeronavegabilidad aplicables a la aeronave y sus elementos, al menos doce meses contados desde la fecha en que la aeronave o elemento se hayan retirado permanentemente del servicio;

6) detalles de las modificaciones y reparaciones actuales de la aeronave, motor(es), hélice(s) y cualesquiera otros elementos de la misma vitales para la seguridad del vuelo, al menos doce meses contados desde la fecha en que dichos elementos se hayan retirado permanentemente del servicio.

ML.A.307 Transferencia de registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves

a) Cuando se transfiera de forma permanente una aeronave de un propietario a otro, el propietario que transfiere se encargará de que también se transfieran los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se refiere el punto ML.A.305.

b) Cuando el propietario contrate las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad a una CAMO o a una CAO, deberá garantizar que los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se refiere el punto ML.A.305 se transfieren a la organización contratada.

c) Los periodos prescritos para la conservación de los registros establecidos en la letra h) del punto ML.A.305 seguirán aplicándose al nuevo propietario, CAMO o CAO.

SUBPARTE D

NORMAS DE MANTENIMIENTO

ML.A.401 Datos de mantenimiento

a) La persona u organización que realice el mantenimiento de una aeronave deberá utilizar únicamente los datos de mantenimiento que sean aplicables durante la realización del mantenimiento.

b) A efectos de este anexo, los «datos de mantenimiento aplicables» son:

1) cualquier requisito aplicable, procedimiento, norma o información emitida por la autoridad competente o por la Agencia;

2) cualquier directiva de aeronavegabilidad aplicable;

3) las instrucciones de mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicables y emitidas por titulares de certificados de tipo, titulares de certificados de tipo suplementarios y cualquier otra organización que publique datos de esta índole de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012;

4) todos los datos aplicables emitidos según lo especificado en la letra d) del punto 145.A.45.

ML.A.402 Realización del mantenimiento

a) Todas las tareas de mantenimiento realizadas por organizaciones de mantenimiento aprobadas deberán ser conformes a la subparte F del anexo I (parte M), al anexo II (parte 145) o al anexo V quinquies (parte CAO), según corresponda.

b) En relación con el mantenimiento que no se realice con arreglo a la letra a), la persona que realice el mantenimiento deberá:

1) estar cualificada para las tareas realizadas, según lo estipulado en este anexo;

2) garantizar que la zona en la que se lleven a cabo las tareas de mantenimiento esté bien organizada y limpia de suciedad y contaminación;

3) utilizar los métodos, las técnicas, las normas y las instrucciones que se especifican en los datos de mantenimiento a que se refiere el punto ML.A.401;

4) utilizar las herramientas, los equipos y el material que se especifican en los datos de mantenimiento a que se refiere el punto ML.A.401. Cuando sea necesario, las herramientas y los equipos se deberán controlar y calibrar conforme a una norma reconocida oficialmente;

5) garantizar que el mantenimiento se realiza dentro de los límites medioambientales que se especifican en los datos de mantenimiento a que se refiere el punto ML.A.401;

6) garantizar la utilización de las instalaciones apropiadas en caso de un mantenimiento largo o de inclemencias meteorológicas;

7) garantizar que se reduce el riesgo de cometer varios errores durante el mantenimiento y el riesgo de que se repitan errores en las mismas tareas de mantenimiento;

8) garantizar la aplicación de un método de captura de errores tras la realización de cualquier tarea crítica de mantenimiento;

9) realizar una verificación general después de realizar el mantenimiento para garantizar que en la aeronave o el elemento no haya herramientas, equipos u otros componentes y material extraño, y que se hayan vuelto a instalar todos los paneles de acceso que se hubieran retirado;

10) garantizar que el mantenimiento realizado sea registrado y documentado de forma apropiada.

ML.A.403 Defectos de la aeronave

a) Cualquier defecto de la aeronave que ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo debe rectificarse antes del vuelo.

b) Las personas siguientes pueden decidir que un defecto no pone en peligro seriamente la seguridad del vuelo, y pueden aplazarlo en consecuencia:

1) el piloto con respecto de los defectos que afecten a los equipos de la aeronave no obligatorios;

2) el piloto, cuando se utilice la lista de equipo mínimo, con respecto a los defectos que afecten a los equipos de la aeronave obligatorios; de otro modo, estos defectos pueden ser aplazados solo por el personal certificador autorizado;

3) el piloto con respecto a los defectos distintos a los que se refiere la letra b), apartado 1, y la letra b), apartado 2, si se cumplen todas las condiciones siguientes:

i) la aeronave es operada con arreglo al anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012 (parte NCO) o, en el caso de los globos o los planeadores, no es operada con arreglo a la subparte ADD del anexo II (parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395 o según la subparte DEC del anexo II (parte SAO) del Reglamento (UE) 2018/1976;

ii) el piloto aplaza el defecto con el acuerdo del propietario de la aeronave o, si corresponde, de la CAMO o la CAO contratada;

4) el personal certificador cualificado de forma apropiada con respecto a los defectos distintos a los que se refiere la letra b), apartado 1, y la letra b), apartado 2, cuando no se cumplen las condiciones a las que se refiere el apartado 3, incisos i) y ii).

c) Cualquier defecto de la aeronave que no ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá rectificarse tan pronto como sea factible, a partir de la fecha en que se detectó el defecto y en el plazo que pueda haberse especificado en los datos de mantenimiento.

d) Cualquier defecto no rectificado antes del vuelo deberá ser registrado en el sistema de registro del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave al que se refiere el punto ML.A.305 y se pondrá a disposición del piloto un registro.

SUBPARTE E

ELEMENTOS

ML.A.501 Clasificación e instalación

a) Salvo que se especifique otra cosa en el subparte F del anexo I (parte M), el anexo II (parte 145), el anexo V quinquies (parte CAO) del presente Reglamento y en el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, el elemento solo puede instalarse si se cumplen todas las condiciones siguientes:

i) presenta un estado satisfactorio;

ii) ha sido declarado apto para el servicio de forma adecuada mediante un Formulario EASA 1, como se establece en el apéndice II del anexo I (parte M), o equivalente;

iii) ha sido marcado de conformidad con la subparte Q del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.

b) Antes de instalar un elemento en una aeronave, la persona u organización aprobada de mantenimiento deberá asegurarse de que el elemento en cuestión es apto para la instalación cuando puedan aplicarse diferentes directivas sobre modificaciones y/o aeronavegabilidad.

c) Los componentes estándar solo se podrán instalar en una aeronave o elemento cuando los datos de mantenimiento especifiquen esos componentes en concreto. Los componentes estándar solo se podrán instalar cuando vayan acompañados de evidencias de conformidad en virtud de la norma aplicable y permitan realizar un seguimiento adecuado de los mismos.

d) Solo deberán utilizarse materias primas o consumibles en una aeronave o elemento en el caso de que:

i) el fabricante de la aeronave o del elemento permita el uso de materias primas o consumibles en los datos de mantenimiento pertinentes o como se especifica en la subparte F del anexo I (parte M), el anexo II (parte 145) o el anexo V quinquies (parte CAO);

ii) estos materiales cumplan las especificaciones de materiales requeridas y permitan realizar un seguimiento adecuado de las mismas;

iii) estos materiales estén acompañados de documentación claramente relativa al material en cuestión y que contenga una declaración de conformidad tanto del fabricante como del proveedor.

e) En el caso de los globos, en el que son posibles distintas combinaciones de barquillas, quemadores y tubos flexibles de combustible para un envolvente determinado, la persona que los instale deberá asegurarse de que:

1) la barquilla, el quemador o los tubos flexibles de combustible se puedan instalar del modo descrito en la hoja de datos del certificado de tipo u otros documentos a los que se refiera esta hoja de datos;

2) la barquilla, el quemador o los tubos flexibles de combustible estén en buenas condiciones de uso y tengan los registros de mantenimiento apropiados.

ML.A.502 Mantenimiento de elementos

a) El mantenimiento de los elementos aceptados por el propietario de conformidad con la letra c) del punto 21.A.307 del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 será realizado por cualquier persona u organización, sujeto a que el propietario vuelva a aceptarlos con arreglo a la letra c) del punto 21.A.307 de ese anexo. Este mantenimiento no reúne las condiciones necesarias para la expedición de un Formulario EASA 1, como se establece en el apéndice II del anexo I (parte M), y estará sujeto a los requisitos de aptitud para el servicio de las aeronaves.

b) Los elementos deberán ser declarados aptos para el servicio de acuerdo con el cuadro siguiente:

	Declarado apto para el servicio mediante un Formulario EASA 1 [como se establece en el apéndice II del anexo I (parte M)]	**Declarado apto para el servicio a nivel de aeronave con arreglo al punto ML.A.801 (no es posible expedir un Formulario EASA 1)**
Mantenimiento de elementos de acuerdo con los datos de mantenimiento de los elementos (datos emitidos por el fabricante del elemento)		
Mantenimiento que no sea una revisión	Organizaciones de mantenimiento cualificadas para motores (para motores) o cualificadas para elementos (para otros elementos)	(i) Organizaciones de mantenimiento cualificadas para aeronaves; o (ii) personal certificador independiente
Revisión de elementos distintos de los motores y las hélices	Organizaciones de mantenimiento cualificadas para elementos	Imposible

	Declarado apto para el servicio mediante un Formulario EASA 1 [como se establece en el apéndice II del anexo I (parte M)]	**Declarado apto para el servicio a nivel de aeronave con arreglo al punto ML.A.801 (no es posible expedir un Formulario EASA 1)**
Revisión de motores y hélices para aeronaves CS-VLA, CS-22 y LSA	Organizaciones de mantenimiento cualificadas para motores (para motores) o cualificadas para elementos (para hélices)	(iii) Organizaciones de mantenimiento cualificadas para aeronaves; o (iv) personal certificador independiente
Revisión de motores y hélices para aeronaves distintas de las aeronaves CS-VLA, CS-22 y LSA	Organizaciones de mantenimiento cualificadas para motores (para motores) o cualificadas para elementos (para hélices)	Imposible
Mantenimiento de elementos de acuerdo con los datos de mantenimiento de la aeronave (datos emitidos por el fabricante de la aeronave)		
Todos los elementos y todos los tipos de mantenimiento	Organizaciones de mantenimiento cualificadas para motores (para motores) o cualificadas para elementos (para otros elementos)	— Organizaciones de mantenimiento cualificadas para aeronaves; o — personal certificador independiente

ML.A.503 Elementos con vida útil limitada

a) El término «elementos con vida útil limitada» engloba los siguientes elementos:

1) elementos sujetos a un límite de su vida útil certificada, tras el cual deben retirarse; y

2) elementos sujetos a un límite de vida útil tras el cual deberán someterse a mantenimiento para restablecer su funcionamiento.

b) Los elementos con vida útil limitada no pueden exceder el límite de vida útil aprobado que se especifica en el programa de mantenimiento de la aeronave y en las directivas de aeronavegabilidad, salvo lo dispuesto en la letra c) del punto ML.A.504.

c) La vida útil aprobada se expresará en tiempo de calendario, horas de vuelo, aterrizajes o ciclos, según proceda.

d) Al término del límite de su vida útil aprobado, el elemento se retirará de la aeronave para su mantenimiento o, si ha alcanzado el límite de su vida útil certificada, para su eliminación.

ML.A.504 Control de elementos fuera de servicio

a) Un elemento se considerará fuera de servicio cuando se dé cualquiera de las siguientes circunstancias:

1) fin de la vida útil definida en el programa de mantenimiento;

2) incumplimiento de cualquier directiva de aeronavegabilidad aplicable o de cualquier otro requisito para el mantenimiento de la aeronavegabilidad que haya establecido la Agencia;

3) falta de la información necesaria para determinar el estado de aeronavegabilidad o elegibilidad del elemento para su instalación;

4) evidencia de defectos o fallos de funcionamiento;

5) implicación en un incidente o accidente que pueda afectar a su puesta en servicio.

b) Los elementos fuera de servicio se identificarán como uno de los siguientes:

1) fuera de servicio y almacenados en un lugar seguro, controlado por la organización de mantenimiento aprobada o el personal certificador independiente, hasta que se tome una decisión sobre su futuro;

2) fuera de servicio por la persona u organización que haya declarado que el elemento está fuera de servicio, y su custodia deberá transferirse al propietario de la aeronave tras documentar esta transferencia en el sistema de registro del mantenimiento de la aeronave contemplado en el punto ML.A.305.

c) Los elementos que hayan alcanzado el límite de su vida útil certificada o que tengan un defecto o fallo de funcionamiento irreparable se clasificarán como irrecuperables, y no se permitirá que vuelvan al sistema de suministro de elementos, a menos que se hayan prorrogado los límites certificados de vida útil o que se haya aprobado una solución de reparación conforme al punto ML.A.304.

d) Cualquier persona u organización que sea responsable de conformidad con el punto ML.A.201 deberá, en el caso de haber elementos irrecuperables del tipo previsto en la letra c), adoptar una de las siguientes medidas:

1) mantener dicho elemento en el lugar especificado en la letra b), apartado 1;

2) disponer la destrucción del elemento de forma que se asegure que no se puede recuperar o reparar de forma rentable antes de renunciar a la responsabilidad sobre el mismo.

e) Sin perjuicio de lo estipulado en la letra d), una persona u organización responsable con arreglo al punto ML.A.201 podrá transferir la responsabilidad de los elementos clasificados como irrecuperables sin mutilación a una organización de formación o investigación.

SUBPARTE H

CERTIFICADO DE APTITUD PARA EL SERVICIO

ML.A.801 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave

a) Deberá expedirse un certificado de aptitud para el servicio después de que se haya realizado debidamente el mantenimiento requerido en una aeronave.

b) El certificado de aptitud para el servicio debe ser expedido, alternativamente, por:

1) personal certificador adecuado en nombre de la organización de mantenimiento aprobada;

2) personal certificador independiente;

3) el piloto-propietario en consonancia con el punto ML.A.803.

c) No obstante lo dispuesto en la letra b), en caso de circunstancias imprevistas, cuando la aeronave se encuentre en un lugar donde no se disponga de una organización de mantenimiento debidamente aprobada ni de personal certificador adecuado, el propietario podrá autorizar a cualquier persona que posea como mínimo tres años de experiencia adecuada en mantenimiento y las cualificaciones pertinentes para efectuar el mantenimiento de la aeronave con arreglo a las normas establecidas en el presente anexo, subparte D, y certificar la aptitud para el servicio de dicha aeronave. En tal caso, el propietario deberá:

1) obtener y mantener en los registros de la aeronave información detallada sobre todo el trabajo realizado y sobre las cualificaciones de que disponga la persona que expida el certificado;

2) garantizar que lo antes posible, dentro de un plazo no superior a siete días, cualquier mantenimiento de este tipo vuelva a ser controlado y certificado como apto para el servicio conforme a lo dispuesto en la letra b) del punto M.A.801 o, en el caso de las aeronaves operadas con arreglo al anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012 (parte NCO) o, en el caso de los globos no operados con arreglo a la subparte ADD del anexo II (parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395 o, en el caso de los planeadores que no obedezcan a la subparte DEC del anexo II (parte SAO) del Reglamento (UE) 2018/1976, en un plazo no superior a treinta días;

3) notificar a la CAMO o a la CAO contratada, o a la autoridad competente en ausencia de dicho contrato, dentro de un plazo de siete días desde la expedición de dicha autorización.

d) En el caso de una declaración de aptitud para el servicio conforme a lo dispuesto en la letra b), apartado 1, o en la letra b), apartado 2, el personal certificador puede ser asistido en la realización de las tareas de mantenimiento por una o más personas sujetas a su control directo y continuo;

e) El certificado de aptitud para el servicio contendrá, como mínimo:

1) los datos básicos del mantenimiento efectuado;

2) la fecha en que se haya concluido el mantenimiento;

3) la identidad de la organización o persona que expide el certificado, que incluirá, alternativamente:

i) la referencia de la aprobación de la organización de mantenimiento y del personal certificador que expide el certificado de aptitud para el servicio;

ii) en el caso de la letra b), apartado 2, la identidad y, en su caso, el número de licencia del personal certificador independiente que expide el certificado de aptitud para el servicio;

4) en su caso, las limitaciones de la aeronavegabilidad o de las operaciones.

f) No obstante lo dispuesto en la letra a) y sin perjuicio de la letra g), cuando no se pueda concluir el mantenimiento requerido, podrá expedirse un certificado de aptitud para el servicio dentro de las limitaciones aprobadas para la aeronave. En este caso, en el certificado de aptitud para el servicio se indicará que el mantenimiento no pudo concluirse, así como cualquier limitación aplicable de la aeronavegabilidad o de las operaciones, como elemento de la información requerida en la letra e, apartado 4.

g) En caso de incumplimiento de alguno de los requisitos de este anexo que ponga en peligro la seguridad del vuelo, no se expedirá un certificado de aptitud para el servicio.

ML.A.802 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento

a) Se expedirá un certificado de aptitud para el servicio de un elemento después de que se hayan realizado debidamente las tareas de mantenimiento requeridas en un elemento de aeronave, de conformidad con el punto ML.A.502.

b) El certificado de aptitud para el servicio identificado como Formulario EASA 1, como se establece en el apéndice II del anexo 1 (parte M), constituye el certificado de aptitud para el servicio de un elemento, excepto cuando dicho mantenimiento se certifica a nivel de aeronave, como se indica en la letra b) del punto ML.A.502.

ML.A.803 Autorización del piloto-propietario

a) Se considerará piloto-propietario a la persona que cumpla los siguientes requisitos:

1) ser titular de una licencia válida de piloto o licencia equivalente expedida o validada por un Estado miembro para la habilitación de tipo o clase de la aeronave;

2) ser propietario exclusivo o conjunto de la aeronave; dicho propietario debe de ser, alternativamente:

i) una de las personas físicas que figuran en el formulario de registro;

ii) un miembro de una entidad jurídica recreativa sin ánimo de lucro, cuando esta figure en el documento de registro como propietario u operador; dicho miembro debe participar directamente en el proceso de toma de decisiones de dicha entidad jurídica y haber sido designado por esta para llevar a cabo el mantenimiento que corresponde al piloto-propietario.

b) Para las aeronaves operadas con arreglo al anexo VII (parte NCO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 o, en el caso de los globos no operados con arreglo a la subparte ADD del anexo II (parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395 o, en el caso de los planeadores que no obedezcan a la subparte DEC del anexo II (parte SAO) del Reglamento (UE) 2018/1976, el piloto-propietario podrá expedir un certificado de aptitud para el servicio tras la realización de las tareas de mantenimiento limitadas previstas en el apéndice II del presente anexo.

c) El certificado de aptitud para el servicio se incorporará a los libros de vuelo y contendrá los datos básicos del mantenimiento efectuado, los datos de mantenimiento empleados, la fecha en que se haya concluido dicho mantenimiento, así como la identidad, la firma y el número de licencia de piloto (o equivalente) del piloto-propietario que expide el certificado.

SUBPARTE I

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD

ML.A.901 Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves

Para asegurar la validez del certificado de aeronavegabilidad de la aeronave, se revisarán periódicamente la aeronavegabilidad de la aeronave y sus registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad.

a) Los certificados de revisión de la aeronavegabilidad se expedirán de conformidad con el apéndice IV (formulario EASA 15c) del presente anexo tras superar satisfactoriamente una revisión de la aeronavegabilidad. El certificado de revisión de la aeronavegabilidad tendrá una validez de un año.

b) La revisión de la aeronavegabilidad y la expedición del certificado de revisión de la aeronavegabilidad se realizarán de conformidad con el punto ML.A.903, alternativamente por:

1) la autoridad competente;

2) una CAMO o una CAO debidamente aprobada;

3) la organización de mantenimiento aprobada que realice la inspección anual o cada cien horas recogida en el programa de mantenimiento de la aeronave;

4) para las aeronaves operadas con arreglo al anexo VII (parte NCO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 o, en el caso de los globos no operados con arreglo a la subparte ADD del anexo II (parte BOP) del Reglamento (UE) 2018/395 o, en el caso de los planeadores que no obedezcan a la subparte DEC del anexo II (parte SAO) del Reglamento (UE) 2018/1976, el personal certificador independiente que realice la inspección anual o cada cien horas recogida en el programa de mantenimiento de la aeronave, cuando tengan:

i) una licencia expedida de conformidad con el anexo III (parte 66) cualificada para la aeronave correspondiente o, si no se aplica el anexo III (parte 66) a la aeronave en concreto, una cualificación nacional de personal certificador válida para esa aeronave;

ii) una autorización expedida por, alternativamente:

A) la autoridad competente que expidió la licencia expedida de conformidad con el anexo III (parte 66),

B) si no se aplica el anexo III (parte 66), la autoridad competente responsable de la cualificación nacional de personal certificador.

El personal certificador independiente titular de una licencia expedida de conformidad con el anexo III (parte 66) puede llevar a cabo revisiones de la aeronavegabilidad y expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves matriculadas en cualquier Estado miembro. Sin embargo, el personal certificador independiente titular de una cualificación nacional solo podrá llevar a cabo revisiones de la aeronavegabilidad y expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves matriculadas en el Estado miembro responsable de la cualificación nacional.

Los certificados de revisión de la aeronavegabilidad expedidos por personal titular de una cualificación nacional no se beneficiarán del reconocimiento mutuo cuando se transfiera la aeronave a otro Estado miembro.

Cuando las circunstancias revelen la existencia de un riesgo potencial para la seguridad, será la autoridad competente quien deberá realizar la revisión de la aeronavegabilidad y expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad.

c) La validez de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad puede prorrogarse dos veces consecutivas como máximo durante un período de un año cada vez, por parte de una CAMO o una CAO aprobada, sujeto a las siguientes condiciones:

1) la gestión de la aeronave ha sido realizada de forma ininterrumpida durante los doce meses anteriores por esta CAMO o CAO;

2) el mantenimiento de la aeronave ha sido realizado durante los doce meses anteriores por organizaciones de mantenimiento aprobadas; esto incluye las tareas de mantenimiento del piloto-propietario efectuadas y declaradas aptas para el servicio por el piloto-propietario o por personal certificador independiente;

3) la CAMO o CAO no tiene ninguna evidencia o motivo para creer que la aeronave no reúne las condiciones de aeronavegabilidad.

Esta prórroga realizada por la CAMO o la CAO es posible con independencia del personal u organización que, de conformidad con la letra b), expidió inicialmente el certificado de revisión de la aeronavegabilidad.

d) No obstante lo dispuesto en la letra c), la prórroga del certificado de revisión de la aeronavegabilidad se puede anticipar por un período máximo de treinta días sin pérdida de continuidad del patrón de revisiones de la aeronavegabilidad, para que la aeronave esté disponible con el objetivo de colocar el certificado de revisión de la aeronavegabilidad original a bordo.

e) Cuando la autoridad competente efectúe la revisión de la aeronavegabilidad y expida el certificado de revisión de la aeronavegabilidad, el propietario facilitará a la autoridad competente:

1) la documentación requerida por la autoridad competente;

2) un alojamiento adecuado en el lugar apropiado para su personal;

3) en caso necesario, el apoyo de personal certificador adecuado.

ML.A.902 Validez del certificado de revisión de aeronavegabilidad

a) Un certificado de revisión de la aeronavegabilidad quedará invalidado si, alternativamente:

1) se suspende o revoca;

2) se suspende o revoca el certificado de aeronavegabilidad;

3) la aeronave no está en el registro de aeronaves de un Estado miembro;

4) se suspende o revoca el certificado de tipo en virtud del cual se ha expedido el certificado de aeronavegabilidad.

b) Una aeronave no volará si el certificado de revisión de la aeronavegabilidad queda invalidado o si se presenta alguna de las circunstancias siguientes:

1) el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o de cualquiera de los elementos instalados en la misma no cumple los requisitos de este anexo;

2) la aeronave no sigue siendo conforme con el diseño de tipo aprobado por la Agencia;

3) la operación de la aeronave ha ido más allá de los límites del manual de vuelo aprobado o del certificado de aeronavegabilidad, sin que se adopten medidas apropiadas;

4) la aeronave se ha visto implicada en un accidente o incidente que afecte a la aeronavegabilidad de la aeronave, sin que se adopten medidas adecuadas posteriores para restaurar la aeronavegabilidad;

5) una modificación o reparación de la aeronave o de algún elemento instalado en la misma no se adecua al anexo I (parte 21) del Reglamento (CE) n.º 748/2012.

c) Tras la renuncia o anulación se devolverá el certificado de revisión de la aeronavegabilidad a la autoridad competente.

ML.A.903 Proceso de revisión de la aeronavegabilidad

a) Con vistas a satisfacer los requisitos de revisión de la aeronavegabilidad de una aeronave a que se refiere el punto ML. A.901, el personal de revisión de la aeronavegabilidad llevará a cabo una revisión documentada de los registros de la aeronave para verificar que:

1) las horas de vuelo de la célula, el motor y la hélice y sus correspondientes ciclos de vuelo se han registrado correctamente;

2) el manual de vuelo es aplicable a la configuración de la aeronave y refleja el último estado de revisión;

3) se han llevado a cabo todas las tareas de mantenimiento previstas en la aeronave conforme el programa de mantenimiento de la aeronave;

4) se han corregido todos los defectos conocidos o se ha diferido dicha corrección de forma controlada;

5) se han aplicado y registrado debidamente todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables;

6) se han registrado y son conformes al anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 todas las modificaciones y reparaciones de la aeronave;

7) todos los elementos con vida útil limitada instalados en la aeronave están debidamente identificados y registrados, y no han superado su límite de vida útil aprobado;

8) todas las tareas de mantenimiento se han certificado de acuerdo con este anexo;

9) si fuera necesario, la declaración actual de masa y centrado refleja la configuración de la aeronave y es válida;

10) la aeronave cumple la última revisión de su diseño de tipo aprobado por la Agencia;

11) la aeronave posee, si así está prescrito, un certificado de nivel de ruido correspondiente a la configuración actual de la aeronave de conformidad con la subparte I del anexo (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.

b) El personal de revisión de la aeronavegabilidad a que se refiere la letra a) llevará a cabo una inspección física de la aeronave. En dicha inspección, el personal de revisión de la aeronavegabilidad que no esté cualificado conforme al anexo III (parte 66) deberá ser asistido por personal que posea dicha cualificación.

c) Mediante la inspección física de la aeronave, el personal de revisión de la aeronavegabilidad deberá asegurarse de que:

1) todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;

2) la aeronave cumple su manual de vuelo aprobado;

3) la configuración de la aeronave cumple la documentación aprobada;

4) no se encuentran defectos evidentes que no se hayan tratado de conformidad con ML.A.403;

5) no se encuentran discrepancias entre la aeronave y la revisión documentada de los registros contemplada en la letra a).

d) No obstante lo dispuesto en el punto ML.A.901 a), la revisión de la aeronavegabilidad se podría anticipar un máximo de noventa días sin pérdida de continuidad del patrón de revisiones de la aeronavegabilidad, para permitir que la revisión física se realice durante una comprobación de mantenimiento.

e) El certificado de revisión de la aeronavegabilidad (formulario EASA 15c) que figura en el apéndice IV solo será expedido:

1) por personal de revisión de la aeronavegabilidad autorizado adecuadamente;

2) cuando la revisión de la aeronavegabilidad se ha realizado por completo y todas las constataciones han sido cerradas;

3) cuando se han abordado de manera satisfactoria las discrepancias encontradas en el programa de mantenimiento de la aeronave de conformidad con la letra h).

f) Deberán enviarse una copia de cualquier certificado de revisión de la aeronavegabilidad expedido o prorrogado de una aeronave al Estado miembro de matrícula de esa aeronave en un plazo de diez días.

g) Las tareas de revisión de la aeronavegabilidad no deberán subcontratarse.

h) La eficacia del programa de mantenimiento de la aeronave puede revisarse junto con la revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con la letra c), apartado 9, del punto ML.A.302. Esta revisión deberá completarse por la persona que haya realizado la revisión de la aeronavegabilidad. Si en la revisión se detectan deficiencias de la aeronave vinculadas con deficiencias en el contenido del programa de mantenimiento de la aeronave, este programa será modificado en consecuencia. La persona que lleve a cabo la revisión informará a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula si no está de acuerdo con las medidas que modifican el programa de mantenimiento de la aeronave adoptadas por el propietario, la CAMO o la CAO. En este caso, la autoridad competente decidirá qué modificaciones al programa de mantenimiento de la aeronave son necesarias, señalando las conclusiones correspondientes definidas en el punto ML.B.903 y, si fuera necesario, reaccionando de conformidad con el punto ML.B.304.

ML.A.904 Cualificación del personal de revisión de la aeronavegabilidad

a) El personal de revisión de la aeronavegabilidad que actúe en nombre de la autoridad competente deberá estar cualificado de conformidad con el punto ML.B.902.

b) El personal de revisión de la aeronavegabilidad que actúe en nombre de una organización a que se refiere la subparte F del anexo I (parte M), el anexo II (parte 145), el anexo V quater (parte CAMO) o el anexo V quinquies (parte CAO) deberá estar cualificado de conformidad con la subparte F del anexo I (parte M), el anexo II (parte 145), el anexo V quater (parte CAMO) o el anexo V quinquies (parte CAO), respectivamente.

c) El personal de revisión de la aeronavegabilidad que actúe en nombre propio, como se permite en virtud del punto ML.A.901, letra b, apartado 4, deberá:

1) ser titular de una licencia expedida de conformidad con el anexo III (parte 66) cualificada para la aeronave correspondiente o, si no se aplica el anexo III (parte 66) a la aeronave en concreto, ser titular de una cualificación nacional de personal certificador válida para esa aeronave; y

2) ser titular de una autorización expedida por, alternativamente:

i) la autoridad competente que expidió la licencia de conformidad con el anexo III (parte 66);

ii) si no se aplica el anexo III (parte 66), la autoridad competente responsable de la cualificación nacional de personal certificador.

d) La autorización exigida conforme a la letra c), apartado 2, será expedida por la autoridad competente cuando:

1) la autoridad competente ha determinado que la persona conoce las partes de este anexo pertinentes para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la realización de las revisiones de la aeronavegabilidad y la expedición de los certificados de revisión de la aeronavegabilidad;

2) la persona ha realizado de forma satisfactoria una revisión de la aeronavegabilidad bajo la supervisión de la autoridad competente.

Esta autorización es válida durante cinco años, siempre que el titular realice al menos una revisión de la aeronavegabilidad cada doce meses. Si no es el caso, deberá realizarse satisfactoriamente una nueva revisión de la aeronavegabilidad bajo la supervisión de la autoridad competente.

Tras la expiración de su validez, la autorización será renovada por otros cinco años, sujeta a un nuevo cumplimiento de la letra d), apartados 1 y 2. No hay límite en el número de renovaciones.

El titular de la autorización mantendrá registros de todas las revisiones de la aeronavegabilidad realizadas y las pondrá a disposición, previa solicitud, de las autoridades competentes y de los propietarios de aeronaves para quienes esté realizando una revisión de la aeronavegabilidad.

Esta autorización puede ser revocada por la autoridad competente en cualquier momento si esta no confirma la competencia del titular o el uso de la autorización.

ML.A.905 Transferencia de registros de aeronaves dentro de la UE

a) Al transferir un registro de aeronave dentro de la Unión, el solicitante deberá:

1) primero, proporcionar al anterior Estado miembro el nombre del Estado miembro en el que se matriculará la aeronave;

2) y, a continuación, solicitar al nuevo Estado miembro la expedición de un nuevo certificado de aeronavegabilidad de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.

b) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra a), apartado 3, del punto ML.A.902, el antiguo certificado de revisión de la aeronavegabilidad seguirá siendo válido hasta su fecha de vencimiento, excepto cuando el programa de mantenimiento de la aeronave fuera expedido por personal certificador independiente titular de una cualificación nacional de personal certificador de conformidad con la letra b), apartado 4, del punto ML.A.901, en cuyo caso se aplicará el punto ML.A.906.

c) No obstante lo dispuesto en las letras a) y b), en aquellos casos en los que la aeronave estuviera en condición de no aeronavegabilidad en el anterior Estado miembro o cuando la situación de aeronavegabilidad de la aeronave no pueda determinase mediante los registros existentes, se aplicará el punto ML.A.906.

ML.A.906 Revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves importadas a la UE

a) Al importar una aeronave al registro de un Estado miembro desde un tercer país, el solicitante deberá:

1) solicitar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula la expedición de un nuevo certificado de aeronavegabilidad de conformidad con el anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012;

2) en el caso de las aeronaves que no sean nuevas, haber efectuado satisfactoriamente una revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto ML.A.901;

3) haber realizado todas las tareas de mantenimiento para cumplir con el programa de mantenimiento de la aeronave declarado o aprobado.

b) Si la aeronave cumple los requisitos pertinentes, la autoridad competente, la CAMO o la CAO, la organización de mantenimiento o el personal que realice la revisión de la aeronavegabilidad, como se dispone en la letra b) del punto ML.A.901, expedirá un certificado de revisión de la aeronavegabilidad y presentará una copia a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.

c) El propietario deberá permitir el acceso a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula a la aeronave para que esta pueda realizar una inspección.

d) La autoridad competente del Estado miembro de matrícula expedirá un nuevo certificado de aeronavegabilidad si la aeronave cumple con el anexo I (parte 21) del Reglamento (CE) n.º 748/2012.

ML.A.907 Incidencias

a) Las incidencias se clasifican de la siguiente manera:

1) Una incidencia de nivel 1 es cualquier incidencia de incumplimiento significativo de los requisitos de este anexo que reduzca el estándar de seguridad y amenace gravemente la seguridad del vuelo.

2) Una incidencia de nivel 2 es cualquier incidencia de incumplimiento de los requisitos de este anexo que podría reducir el estándar de seguridad y amenazar la seguridad del vuelo.

b) Tras recibir la notificación de incidencias de acuerdo con el punto ML.B.903, la persona u organización que tenga las responsabilidades de conformidad con el punto ML.A.201 definirá un plan de acción correctiva y demostrará dicha acción correctiva a la autoridad competente en el período acordado con esta autoridad, con vistas a evitar la reaparición de la incidencia y su causa fundamental.

SECCIÓN B

PROCEDIMIENTO PARA LAS AUTORIDADES COMPETENTES

SUBPARTE A

GENERALIDADES

ML.B.101 Ámbito de aplicación

En esta sección se establecen los procedimientos administrativos que deberán seguir las autoridades competentes encargadas de la aplicación y cumplimiento de la sección A de este anexo.

ML.B.102 Autoridad competente

a) Generalidades

Cada Estado miembro deberá designar una autoridad competente con responsabilidades asignadas en relación con la expedición, prórroga, modificación, suspensión o revocación de certificados y para la vigilancia del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Esta autoridad competente establecerá procedimientos documentados y dispondrá de una estructura organizativa.

b) Recursos

El número de personas de la plantilla debe ser adecuado para satisfacer los requisitos detallados en esta sección.

c) Cualificación y formación

Todo el personal que participe en actividades contempladas en el presente anexo estará debidamente cualificado y tendrá todos los conocimientos, experiencia y formación inicial y continuada necesarios para realizar las tareas que tengan asignadas.

d) Procedimientos

La autoridad competente establecerá procedimientos que detallen cómo se consigue el cumplimiento de los requisitos de este anexo.

Estos procedimientos serán objeto de revisión y modificación para garantizar el cumplimiento permanente.

ML.B.104 Conservación de registros

a) La autoridad competente establecerá un sistema de mantenimiento de registros que permita la trazabilidad del proceso de expedición, continuación, cambio, suspensión o revocación de cada certificado y autorización.

b) Los registros para la vigilancia de cada aeronave deberán incluir, como mínimo, una copia de:

1) el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave;

2) los certificados de revisión de la aeronavegabilidad;

3) los informes de las revisiones de la aeronavegabilidad efectuadas directamente por el Estado miembro;

4) toda la correspondencia pertinente relacionada con la aeronave;

5) los detalles de todas las acciones de ejecución y exención;

6) cualquier documento aprobado por la autoridad competente de conformidad con este anexo o el Reglamento (UE) n.º 965/2012.

c) Los registros enumerados en la letra b) deberán conservarse hasta dos años después de que la aeronave se haya retirado del servicio permanentemente.

d) Todos los registros enumerados en el punto ML.B.104 se pondrán a disposición de cualquier otro Estado miembro o de la Agencia, previa solicitud.

ML.B.105 Intercambio mutuo de información

a) Para contribuir a la mejora de la seguridad aérea, las autoridades competentes mantendrán un intercambio recíproco de todas las informaciones necesarias de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 72 del Reglamento (CE) 2018/1139.

b) Sin perjuicio de las competencias de los Estados miembros, si se produce una amenaza potencial a la seguridad que afecta a varios Estados miembros, las autoridades competentes de los Estados en cuestión se prestarán asistencia mutua en el despliegue de las acciones de supervisión necesarias.

SUBPARTE B

RENDICIÓN DE CUENTAS

ML.B.201 Responsabilidades

La autoridad competente a que se refiere la letra b) del punto ML.1 será responsable de llevar a cabo inspecciones e investigaciones para verificar que se cumplen los requisitos de este anexo.

SUBPARTE C

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

ML.B.302 Exenciones

Todas las exenciones contempladas de conformidad con el artículo 71 del Reglamento (CE) 2018/1139 serán registradas por las autoridades competentes, que conservarán dichos registros.

ML.B.303 Supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

a) La autoridad competente deberá confeccionar un programa de inspección con un enfoque basado en el riesgo para supervisar el estado de aeronavegabilidad de la flota de aeronaves que haya en su registro.

b) El programa de inspección deberá incluir inspecciones de los productos de muestra de la aeronave y deberá abarcar todos los aspectos de los elementos de riesgo clave de la aeronavegabilidad.

c) Las inspecciones de los productos de muestra tomarán muestra de las normas de aeronavegabilidad conseguidas, conforme a los requisitos aplicables, e identificarán todas las incidencias.

d) Las incidencias identificadas serán clasificadas de conformidad con el punto ML.B.903 y confirmadas por escrito a la persona u organización responsable en virtud del punto ML.A.201. La autoridad competente deberá disponer de un procedimiento para analizar las incidencias a efectos de importancia para la seguridad.

e) La autoridad competente deberá registrar todas las incidencias y las acciones resolutivas.

f) Si durante la supervisión de la aeronave se detectan pruebas de incumplimiento de este u otros anexos, la incidencia se tratará como se prevé en los anexos pertinentes.

g) Si fuera necesario garantizar la aplicación de alguna medida de cumplimiento apropiada, la autoridad competente deberá intercambiar información sobre las contravenciones identificadas de conformidad con la letra f) con otras autoridades competentes.

ML.B.304 Revocación, suspensión y limitación

La autoridad competente:

a) suspenderá un certificado de revisión de la aeronavegabilidad por motivos razonables en caso de riesgo potencial para la seguridad; o

b) suspenderá o revocará un certificado de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con la letra a) del punto ML.B.903.

La autoridad competente que expidió la autorización de revisión de la aeronavegabilidad con arreglo a la letra c) del punto ML.A.904 del personal certificador independiente revocará esta autorización si el titular realiza una revisión defectuosa de la aeronavegabilidad o utiliza la autorización de forma inapropiada.

SUBPARTE I

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD

ML.B.902 Revisión de la aeronavegabilidad por parte de la autoridad competente

a) Al efectuar la revisión de la aeronavegabilidad y expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad establecido en el apéndice IV del presente anexo (formulario EASA 15c), la autoridad competente se ajustará a lo dispuesto en el punto ML.A.903.

b) La autoridad competente dispondrá del personal adecuado de revisión de la aeronavegabilidad para llevar a cabo las revisiones de aeronavegabilidad. Este personal reunirá todas las condiciones siguientes:

   1) al menos tres años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;

   2) una licencia adecuada con arreglo a lo dispuesto en el anexo III (parte 66) o una cualificación del personal de mantenimiento reconocida a escala nacional y adecuada para la categoría de la aeronave (en los casos en que el artículo 5, apartado 6, del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 remita a las normativas nacionales), o un título aeronáutico o documento equivalente;

   3) una formación adecuada en mantenimiento aeronáutico;

   4) un cargo que autorice a esa persona a firmar en nombre de la autoridad competente.

   Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 a 4, el requisito del punto ML.B.902, letra b), apartado 2, podrá sustituirse por cuatro años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad, que se sumen a los ya exigidos en el punto ML.B.902, letra b), apartado 1.

c) La autoridad competente mantendrá un registro de todo el personal de revisión de la aeronavegabilidad, que incluirá los pormenores de toda cualificación adecuada, junto con un resumen de la experiencia y formación pertinentes en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

d) Durante la realización de la revisión de la aeronavegabilidad, la autoridad competente tendrá acceso a los datos aplicables que se especifican en los puntos ML.A.305, ML.A.306 y ML.A.401.

e) El personal que lleva a cabo la revisión de la aeronavegabilidad expedirá un certificado de revisión de la aeronavegabilidad (formulario EASA 15c), según lo establecido en el apéndice IV, tras la realización satisfactoria de la revisión de la aeronavegabilidad.

f) Cuando las circunstancias revelen la existencia de un riesgo potencial para la seguridad, será la autoridad competente quien deberá realizar la revisión de la aeronavegabilidad y expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad.

ML.B.903 Incidencias

Si durante las revisiones de la aeronave o por otros medios de prueba se constata el incumplimiento de un requisito de este anexo, la autoridad competente:

a) para las incidencias de nivel 1, exigirá la adopción de medidas correctoras adecuadas antes del vuelo y revocará o suspenderá el certificado de revisión de la aeronavegabilidad inmediatamente; y

b) para las incidencias de nivel 2, impondrá medidas correctoras adecuadas a la naturaleza de la incidencia.

Apéndice I

Contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

a) Cuando un propietario contrata, de conformidad con el punto ML.A.201, a una CAMO o una CAO para llevar a cabo las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, a petición de la autoridad competente, el propietario enviará una copia del contrato firmado por ambas partes a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.

b) El contrato será redactado teniendo en cuenta los requisitos de este anexo y en él se definirán las obligaciones de los firmantes en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.

c) Se incluirá, como mínimo, la información siguiente:

1) la matrícula, el tipo y el número de serie de la aeronave;

2) el nombre o detalles de empresa del propietario o arrendatario registrado de la aeronave, incluido el domicilio;

3) detalles de la CAMO o de la CAO, incluido el domicilio;

4) el tipo de operación.

d) Se incluirá lo siguiente:

«El propietario encomienda a la CAMO o CAO la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, la elaboración y la aprobación de un programa de mantenimiento y la organización del mantenimiento de la aeronave según dicho programa de mantenimiento.

De conformidad con el presente contrato, ambos firmantes se comprometen a cumplir sus respectivas obligaciones estipuladas en él.

El propietario declara, a su entender, que toda la información facilitada a la CAMO o CAO en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave es y será precisa y que la aeronave no sufrirá ninguna alteración sin la aprobación previa de la CAMO o CAO.

En caso de que alguno de los signatarios contravenga el contrato, este será declarado nulo. En tal caso, el propietario seguirá teniendo la plena responsabilidad de todas las tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, y el propietario informará a las autoridades competentes del Estado miembro de matrícula, en un plazo de dos semanas, sobre la rescisión del contrato».

e) Cuando un propietario contrata a una CAMO o a una CAO de conformidad con el punto ML.A.201, las obligaciones de cada parte se asignarán como sigue:

1) **Obligaciones de la CAMO o de la CAO:**

i) tener el tipo de aeronave incluido en sus condiciones de aprobación;

ii) respetar todas las condiciones enumeradas a continuación en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave:

A) elaborar y aprobar el programa de mantenimiento de la aeronave;

B) una vez ha sido aprobado, proporcionar al propietario una copia del programa de mantenimiento de la aeronave, así como una copia de las justificaciones de las desviaciones de las recomendaciones del titular de la aprobación de diseño;

C) organizar una inspección de transición utilizando el programa anterior de mantenimiento de la aeronave;

D) asegurarse de que todas las tareas de mantenimiento las realice una organización de mantenimiento aprobada o, si está permitido, personal certificador independiente;

E) encargarse de que se apliquen todas las directivas de aeronavegabilidad aplicables;

F) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento y las revisiones de la aeronavegabilidad o que haya notificado el propietario sean corregidas por una organización de mantenimiento aprobada o, si está permitido, personal certificador independiente;

G) coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de directivas de aeronavegabilidad, la sustitución de piezas con vida útil limitada y los requisitos de inspección de elementos;

H) informar al propietario cada vez que la aeronave deba llevarse a una organización de mantenimiento aprobada o, si está permitido, al personal certificador independiente;

I) gestionar y archivar todos los registros técnicos;

iii) tramitar la aprobación de todas las modificaciones que se realicen en la aeronave de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21) antes de llevar a cabo dicha modificación;

iv) tramitar la aprobación de todas las reparaciones efectuadas en la aeronave de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 748/2012 (parte 21) antes de llevar a cabo dicha reparación;

v) informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cuando el propietario no presente la aeronave para las tareas de mantenimiento como solicita la CAMO o la CAO contratada;

vi) informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que no se haya respetado el presente contrato;

vii) garantizar que se realiza la revisión de la aeronavegabilidad de la aeronave y, cuando sea necesario, que se expide el certificado de revisión de la aeronavegabilidad;

viii) enviar, en un plazo de diez días, una copia de cualquier certificado de revisión de la aeronavegabilidad expedido o prorrogado a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula;

ix) elaborar todos los informes de sucesos requeridos por las normativas aplicables;

x) informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que el presente contrato sea denunciado por alguna de las partes.

2) **Obligaciones del propietario:**

i) tener un conocimiento general del programa de mantenimiento de la aeronave;

ii) tener un conocimiento general del presente anexo;

iii) presentar la aeronave para su mantenimiento como indique la CAMO o la CAO contratada;

iv) no modificar la aeronave sin consultar previamente a la CAMO o la CAO contratada;

v) informar a la CAMO o la CAO contratada de todas las tareas de mantenimiento realizadas de forma excepcional sin su conocimiento y control;

vi) informar a la CAMO o la CAO contratada, mediante el libro de vuelo, de todos los defectos encontrados durante las operaciones;

vii) informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que el presente contrato sea denunciado por alguna de las partes;

viii) informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula y a la CAMO o la CAO contratada cada vez que se venda la aeronave;

ix) elaborar todos los informes de sucesos requeridos por las normativas aplicables;

x) informar de forma regular a la CAMO o CAO contratada de las horas de vuelo de la aeronave y otros datos de utilización, según se haya acordado con la CAMO o la CAO contratada;

xi) introducir el certificado de aptitud para el servicio en los libros de vuelo, como se indica en la letra c) del punto ML.A.803, cuando se realicen las tareas de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario;

xii) informar a la CAMO o la CAO contratada, en un plazo no superior a treinta días, de la realización de cualquier tarea de mantenimiento que puede efectuar el piloto-propietario.

Apéndice II

Tareas de mantenimiento limitadas que puede efectuar el piloto-propietario

Además de los requisitos establecidos en el presente anexo, el piloto-propietario cumplirá con los siguientes principios básicos antes de llevar a cabo cualquier tarea de mantenimiento:

a) **Competencias y responsabilidad**

1) El piloto-propietario será responsable en todo momento de todas las tareas de mantenimiento que realice.

2) El piloto-propietario tendrá un nivel satisfactorio de competencia para realizar la tarea. Corresponde al piloto-propietario familiarizarse con las prácticas de mantenimiento estándar de su aeronave y con el programa de mantenimiento de la aeronave.

b) **Tareas**

El piloto propietario puede llevar a cabo operaciones e inspecciones visuales sencillas para comprobar el estado general de la célula, los motores, los sistemas y los elementos, los daños evidentes y el funcionamiento normal.

El piloto-propietario no puede efectuar una tarea de mantenimiento si se da alguna de las siguientes condiciones:

1) sea una tarea de mantenimiento fundamental;

2) requiera la retirada de elementos o piezas principales;

3) se lleve a cabo de conformidad con una directiva de aeronavegabilidad o un elemento de limitación de la aeronavegabilidad, a menos que estos lo permitan de forma específica;

4) requiera el uso de herramientas especiales y calibradas (excepto llave de ajuste dinamométrica y útil de engaste);

5) requiera el uso de equipos de prueba o examen especial (por ejemplo, ensayo no destructivo, exámenes de sistema o pruebas de funcionamiento para el equipo electrónico de la aeronave);

6) se componga de inspecciones especiales no programadas (por ejemplo, control de aterrizaje violento);

7) concierna a sistemas fundamentales para las operaciones de las reglas de vuelo por instrumentos;

8) sea una tarea de mantenimiento compleja de conformidad con el apéndice III, o sea una tarea de mantenimiento de elementos, de conformidad con la letra a) o b) del punto ML.A.502;

9) forme parte de la revisión anual o cada cien horas (para aquellos casos en los que la tarea de mantenimiento se combina con la revisión de la aeronavegabilidad realizada por organizaciones de mantenimiento o personal certificador independiente).

Los criterios contemplados en los apartados 1 a 9 no pueden ser anulados por instrucciones menos restrictivas emitidas de conformidad con el programa de mantenimiento de la aeronave contemplado en el punto ML.A.302.

Las tareas descritas en el manual de vuelo de la aeronave (u otros manuales de funcionamiento), por ejemplo, preparar la aeronave para el vuelo (montar las alas de planeadores o realizar una inspección previa al vuelo, o montar una combinación de barquilla, quemador, tubos flexibles y envolvente en un globo aerostático, etc.), no se consideran tareas de mantenimiento y, por tanto, no requieren un certificado de aptitud para el servicio. En cualquier caso, la persona que monta esas partes es responsable de asegurar que esas partes sean aptas para su instalación y estén en buen estado.

c) **Realización y registros de las tareas de mantenimiento del piloto-propietario**

Los datos de mantenimiento con arreglo al punto ML.A.401 deberán estar siempre disponibles durante la realización del mantenimiento correspondiente al piloto-propietario y serán de obligado cumplimiento. Deben incluirse detalles de los datos a que se refiere la realización del mantenimiento por el piloto-propietario en el certificado de aptitud para el servicio, de conformidad con la letra d) del punto ML.A.803.

El piloto-propietario debe informar a la CAMO o a la CAO contratada (si existe dicho contrato) de la realización de las tareas de mantenimiento del piloto-propietario en un plazo no superior a treinta días después de la realización de estas tareas, de conformidad con la letra a) del punto ML.A.305.

Apéndice III

Tareas de mantenimiento complejas que no puede efectuar el piloto-propietario

Las tareas siguientes constituyen las tareas de mantenimiento complejo que, según el apéndice II, no deben ser llevadas a cabo por el piloto-propietario. Estas tareas deben ser efectuadas por la CAO o por personal certificador independiente:

a) la modificación, reparación o sustitución mediante remachado, pegado, laminado o soldadura de cualquiera de las siguientes piezas de la célula:

1) una viga en caja;

2) un larguerillo de ala o ala de una viga;

3) un larguero;

4) una brida de larguero;

5) un miembro de una viga de celosía;

6) el alma de una viga;

7) un miembro de la quilla o la arista del flotador del casco de un hidroavión o un flotador;

8) un miembro de compresión de chapa ondulada en una superficie alar o de cola;

9) una costilla principal de ala;

10) un tirante de una superficie alar o de cola;

11) una bancada de motor;

12) un larguero o armazón de fuselaje;

13) un miembro de una armadura lateral, una armadura horizontal o un mamparo;

14) una abrazadera o anclaje de apoyo del asiento;

15) la sustitución de un riel de asiento;

16) un puntal o tirante del tren de aterrizaje;

17) un eje;

18) una rueda; y

19) un esquí o pedestal de esquí, a excepción de la sustitución de un revestimiento de bajo rozamiento;

b) la modificación o reparación de cualquiera de los siguientes componentes:

1) el revestimiento de la aeronave, o el revestimiento de un flotador de aeronave, si el trabajo requiere el uso de un soporte, una plantilla o un aparejo;

2) un revestimiento de aeronave que esté sujeto a cargas de presurización, si el daño en el revestimiento tiene más de 15 cm (6 pulgadas) en cualquier dirección;

3) una pieza de un sistema de mando que soporte carga, como una columna de mando, un pedal, un eje, un sector dentado, una leva acodada, un tubo de torsión, una palomilla de mando o una abrazadera forjada o fundida, pero sin incluir:

i) el estampado de un empalme de reparación o de cable; y

ii) la sustitución de un extremo de tubo de tracción-compresión que esté fijado mediante remaches;

4) cualquier otra estructura, no enumerada en la letra a), que un fabricante haya identificado como estructura principal en su manual de mantenimiento, manual de reparaciones estructurales o instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad;

c) la realización de todos los siguientes trabajos de mantenimiento en un motor de pistón:

1) el desmontaje y el posterior montaje de un motor de pistón que no sea para:

i) obtener acceso a elementos del pistón/cilindro; o

ii) retirar la cubierta de accesorios trasera a fin de examinar o recambiar las piezas de la bomba de aceite, en los casos en que no sea necesario retirar ni volver a montar los engranajes internos;

2) el desmontaje y el posterior montaje de los engranajes reductores;

3) la soldadura y la soldadura fuerte de juntas, que no sean reparaciones de soldadura de menor importancia realizadas a las unidades de escape por parte de un soldador debidamente aprobado o autorizado a excepción, no obstante, del recambio de elementos de aeronave;

4) la intervención en partes individuales de unidades suministradas como unidades que han sido sometidas a un ensayo en puesto fijo, a excepción del recambio o ajuste de piezas que suelen poder recambiarse o ajustarse mientras están en funcionamiento;

d) el equilibrado de una hélice, excepto:

1) para la certificación de equilibrado estático en los casos en que la requiera el manual de mantenimiento; y

2) el equilibrado dinámico en las hélices instaladas mediante el uso de equipo de equilibrado electrónico en los casos en que lo permitan el manual de mantenimiento u otros datos aprobados de aeronavegabilidad;

e) cualquier otra tarea adicional que requiera:

1) herramientas, equipos o instalaciones especializados; o

2) procedimientos de coordinación considerables debido a la larga duración de las tareas y a la participación de varias personas.

Apéndice IV

Certificado de revisión de la aeronavegabilidad — Formulario EASA 15c

NOTA: las personas y organizaciones que realizan la revisión de la aeronavegabilidad en combinación con la inspección anual o cada cien horas pueden utilizar el reverso de este formulario para expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad a que se refiere el punto ML.A.801 correspondiente a la inspección anual o cada cien horas.

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD [para aeronaves que cumplen el anexo V ter (parte ML)]

Referencia del certificado de revisión de la aeronavegabilidad: .....

En virtud del Reglamento (CE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo:

[NOMBRE DE LA AUTORIDAD COMPETENTE]

o

[NOMBRE DE LA ORGANIZACIÓN APROBADA, DIRECCIÓN y REFERENCIA DE LA APROBACIÓN]

o

[NOMBRE COMPLETO DEL PERSONAL CERTIFICADOR Y NÚMERO DE LICENCIA PARTE 66 (O EQUIVALENTE NACIONAL)]

certifica por la presente que ha realizado una revisión de la aeronavegabilidad de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 en la siguiente aeronave:

Fabricante de la aeronave: ..... Denominación del fabricante:.....

Matrícula de la aeronave:..... Número de serie de la aeronave:.....

y que esta aeronave se considera apta para la navegación aérea en el momento de la revisión.

Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....

Horas de vuelo de la célula en la fecha de revisión (*): .....

Firma: ..... N.º de autorización (si procede): .....

Primera prórroga: la aeronave cumple las condiciones de la letra c) del punto ML.A.901 del anexo V ter (parte ML).

Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....

Horas de vuelo de la célula en la fecha de expedición (*): .....

Firma: ..... N.º de autorización: .....

Nombre de la empresa: ..... Referencia de la aprobación: .....

Segunda prórroga: la aeronave cumple las condiciones de la letra c) del punto ML.A.901 del anexo V ter (parte ML).

Fecha de expedición: ..... Fecha de expiración: .....

Horas de vuelo de la célula en la fecha de expedición (*): .....

Firma: ..... N.º de autorización: .....

Nombre de la empresa: ..... Referencia de la aprobación: .....

(*) salvo globos aerostáticos y dirigibles

Formulario EASA 15c, edición 3 »

ANEXO VII

«*ANEXO V quater*

(Parte CAMO)

SUMARIO

SECCIÓN A — REQUISITOS DE LA ORGANIZACIÓN
CAMO.A.005 Ámbito de aplicación
CAMO.A.105 Autoridad competente
CAMO.A.115 Solicitud de un certificado de organización
CAMO.A.120 Medios de cumplimiento
CAMO.A.125 Condiciones de la aprobación y atribuciones
CAMO.A.130 Cambios en la organización
CAMO.A.135 Continuidad de la validez
CAMO.A.140 Acceso
CAMO.A.150 Incidencias
CAMO.A.155 Reacción inmediata a un problema de seguridad
CAMO.A.160 Informes de sucesos
CAMO.A.200 Sistema de gestión
CAMO.A.202 Sistema interno de notificación de seguridad
CAMO.A.205 Contratación y subcontratación
CAMO.A.215 Instalaciones
CAMO.A.220 Conservación de registros
CAMO.A.300 Memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
CAMO.A.305 Requisitos en cuanto a personal
CAMO.A.310 Cualificaciones del personal de revisión de la aeronavegabilidad
CAMO.A.315 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
CAMO.A.320 Revisión de la aeronavegabilidad
CAMO.A.325 Datos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
SECCIÓN B — REQUISITOS DE LA AUTORIDAD
CAMO.B.005 Ámbito de aplicación
CAMO.B.115 Documentación de supervisión
CAMO.B.120 Medios de cumplimiento
CAMO.B.125 Información a la Agencia
CAMO.B.135 Reacción inmediata ante un problema de seguridad
CAMO.B.200 Sistema de gestión
CAMO.B.205 Asignación de tareas a las entidades calificadas
CAMO.B.210 Cambios en el sistema de gestión
CAMO.B.220 Conservación de registros
CAMO.B.300 Principios de supervisión
CAMO.B.305 Programa de supervisión
CAMO.B.310 Procedimiento de certificación inicial
CAMO.B.330 Cambios
CAMO.B.350 Incidencias y medidas correctoras
CAMO.B.355 Suspensión, limitación y revocación

SECCIÓN A

REQUISITOS DE LA ORGANIZACIÓN

CAMO.A.005 Ámbito de aplicación

En esta sección se establecen los requisitos que deberá cumplir una organización para poder obtener o mantener el certificado de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y de los elementos para su instalación.

CAMO.A.105 Autoridad competente

A efectos del presente anexo, la autoridad competente será la siguiente:

a) la autoridad designada por el Estado miembro en el que se encuentra la sede social de dicha organización, si la aprobación no está incluida en un certificado de operador aéreo;

b) la autoridad designada por el Estado miembro del operador, si la aprobación está incluida en un certificado de operador aéreo;

c) la Agencia, si la sede social de dicha organización se encuentra en un tercer país.

CAMO.A.115 Solicitud de un certificado de organización

a) La solicitud de un certificado o la modificación de un certificado existente de acuerdo con el presente anexo se realizará siguiendo las pautas que establezca la autoridad competente, teniendo en cuenta los requisitos aplicables del anexo I (parte M), el anexo V *ter* (parte ML) y el presente anexo.

b) Los solicitantes de un certificado inicial de conformidad con este anexo suministrarán a la autoridad competente:

   1) los resultados de una auditoría previa llevada a cabo por la organización atendiendo a los requisitos aplicables que se establecen en el anexo I (parte M), el anexo V *ter* (parte ML) y este anexo;

   2) la documentación que demuestre de qué forma cumplirán los requisitos establecidos en este Reglamento.

   Dicha documentación incluirá, como se establece en el punto CAMO.A.130, un procedimiento que describa cómo se gestionarán y notificarán a la autoridad competente las modificaciones que no requieran aprobación previa.

CAMO.A.120 Medios de cumplimiento

a) Para cumplir el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, una organización puede usar medios de cumplimiento alternativos a los medios de cumplimiento aceptables (AMC) adoptados por la Agencia.

b) Cuando una organización desee utilizar un medio de cumplimiento alternativo, deberá proporcionar a la autoridad competente, 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 de cumplimiento alternativos previa aprobación por parte de la autoridad competente y recepción de la notificación según lo establecido en el punto CAMO.B.120.

CAMO.A.125 Condiciones de aprobación y atribuciones de la organización

a) La aprobación se indica en el certificado, que se incluye en el apéndice I, y es expedida por la autoridad competente.

b) No obstante lo dispuesto en la letra a), en el caso de las compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, la aprobación constituirá un elemento del certificado de operador aéreo expedido por la autoridad competente para la aeronave operada.

c) En la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad se especificará el ámbito de trabajo, con arreglo al punto CAMO.A.300.

d) Una organización aprobada de conformidad con este anexo podrá:

   1) gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, salvo las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, según consta en el certificado;

   2) gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, si así consta en su certificado y en su certificado de operador aéreo;

3) concertar la realización de tareas limitadas de mantenimiento de la aeronavegabilidad con cualquier organización contratada, que trabaje en el marco de su sistema de calidad, que figure en el certificado de aprobación;

4) prorrogar un certificado de revisión de la aeronavegabilidad en virtud de las condiciones de la letra f) del punto M.A.901 del anexo 1 (parte M) o del punto ML.A.903 del anexo V *ter* (parte ML), según corresponda.

e) Una organización aprobada de conformidad con este anexo y cuya sede social se encuentre en uno de los Estados miembros podrá además ser aprobada para realizar revisiones de la aeronavegabilidad, con arreglo al punto M.A.901 del anexo I (parte M) o el punto ML.A.903 del anexo V *ter* (parte ML), según corresponda, y:

1) expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad relacionado y prorrogarlo a su debido tiempo, en virtud de las condiciones previstas en la letra c, apartado 2, del punto M.A.901 y en la letra e), apartado 2, del punto M. A.901 del anexo 1 (parte M) o del punto ML.A.903 del anexo V *ter* (parte ML), según corresponda;

2) expedir una recomendación de revisión de la aeronavegabilidad para la autoridad competente del Estado miembro de matrícula, con arreglo a las condiciones previstas en la letra d) del punto M.A.901 o en la letra b) del punto M. A.904 del anexo I (parte M).

f) Una organización que goza de las atribuciones a que se refiere la letra e) podrá además ser aprobada para expedir una autorización de vuelo, de conformidad con la letra d) del punto 21.A.711 del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012, para la aeronave concreta para la que la organización está aprobada para expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad, cuando la organización acredita la conformidad con las condiciones de vuelo aprobadas, sujeto a un procedimiento adecuado en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se refiere el punto CAMO.A.300.

CAMO.A.130 Cambios en la organización

a) Los siguientes cambios en la organización requerirán una autorización previa:

1) los cambios que afecten al alcance del certificado o a las condiciones de aprobación de la organización;

2) los cambios en el personal designado de conformidad con la letra a), apartados 3 a 5, y la letra b), apartado 2, del punto CAMO.A.305;

3) los cambios en las líneas jerárquicas entre el personal designado de conformidad con la letra a),s apartados 3 a 5, y la letra b), apartado 2, del punto CAMO.A.305, y el director responsable;

4) el procedimiento relacionado con los cambios que no requieren una aprobación previa contemplado en la letra c).

b) Para cualquier cambio que requiera aprobación previa con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 y a sus actos delegados y de ejecución, la organización solicitará y obtendrá una aprobación expedida por la autoridad competente. La solicitud se remitirá antes de que se produzca cualquier cambio, para que la autoridad competente pueda determinar si se sigue cumpliendo el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución y, si procede, modificar el certificado de la organización y las condiciones de la aprobación adjuntas a la misma.

La organización proporcionará a la autoridad competente cualquier documentación pertinente.

El cambio únicamente se aplicará tras la recepción de la aprobación oficial de la autoridad competente de conformidad con el punto CAMO.B.330.

La organización operará bajo las condiciones establecidas por la autoridad competente durante dichos cambios, según proceda.

c) Todos los cambios que no requieran aprobación previa serán gestionados y notificados a la autoridad competente según se define en el procedimiento a que se refiere la letra b) del punto CAMO.A.115 y aprobados por la autoridad competente con arreglo a la letra h) del punto CAMO.B.310.

CAMO.A.135 Continuidad de la validez

a) El certificado de la organización permanecerá válido cuando se cumplan las siguientes condiciones:

1) la organización siga cumpliendo el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, teniendo en cuenta las disposiciones relacionadas con la gestión de incidencias según lo especificado en el punto CAMO. B.350;

2) se garantice a la autoridad competente el acceso a la organización como se especifica en el punto CAMO.A.140;

3) no se haya renunciado al certificado o este no haya sido revocado.

b) En el caso de compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, la resolución, suspensión o revocación del certificado de operador aéreo invalida de forma automática el certificado de organización en relación con las matrículas de la aeronave especificadas en el certificado de operador aéreo, salvo disposición explícita en contrario por la autoridad competente.

c) En caso de revocación o renuncia, el certificado será devuelto sin demora a la autoridad competente.

CAMO.A.140 Acceso

A efectos de determinar si se cumplen los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, la organización autorizará el acceso en cualquier momento a todas las instalaciones, aeronaves, documentos, registros, datos, procedimientos o cualquier otro material pertinente para su actividad sujeto a certificación, tanto si están contratados o subcontratados como si no, a cualquier persona autorizada por una de las siguientes autoridades:

a) la autoridad competente definida en el punto CAMO.A.105;

b) la autoridad que ejerza sus funciones con arreglo a lo dispuesto en la letra d) del punto CAMO.B.300, o en la letra e) del punto CAMO.B.300.

CAMO.A.150 Incidencias

a) Tras la recepción de la notificación de incidencias en virtud del punto CAMO.B.350, la organización deberá:

   1) identificar la causa o las causas principales de las mismas y los factores que contribuyen al incumplimiento;

   2) definir un plan de medidas correctoras;

   3) demostrar la aplicación de las medidas correctoras a satisfacción de la autoridad competente.

b) Las acciones previstas en la letra a), apartados 1, 2 y 3, deberán llevarse a cabo dentro del período acordado con dicha autoridad competente según lo definido en el punto CAMO.B.350.

CAMO.A.155 Reacción inmediata a un problema de seguridad

La organización aplicará:

a) todas medidas de seguridad que requiera la autoridad competente de conformidad con lo dispuesto en el punto CAMO.B.135;

b) cualquier información de seguridad obligatoria pertinente emitida por la Agencia.

CAMO.A.160 Notificación de sucesos

a) En el marco de su sistema de gestión la organización aplicará un sistema de notificación de sucesos que cumpla los requisitos definidos en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 (*).

b) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra a), la organización garantizará que se informe a la autoridad competente y a la organización responsable del diseño de la aeronave sobre cualquier incidente, avería, defecto técnico, superación de las limitaciones técnicas, suceso que ponga de manifiesto información imprecisa, incompleta o ambigua contenida en los datos establecidos con arreglo al anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012 u otras circunstancias irregulares que hayan o pudieran haber puesto en peligro el funcionamiento seguro de la aeronave y que no hayan dado lugar a un accidente o incidente grave.

c) Sin perjuicio del Reglamento (UE) n.º 376/2014 y del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018, los informes mencionados en las letras a) y b) se realizarán siguiendo las pautas que establezca la autoridad competente y contendrán toda la información pertinente que la organización conozca sobre dicha anomalía.

d) Los informes se realizarán lo antes posible, pero en cualquier caso en las setenta y dos horas siguientes a la identificación, por parte de la organización del Estado al que hace referencia el informe, salvo que lo impidan circunstancias excepcionales.

e) Si procede, 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, tan pronto como se determinen dichas medidas. Este informe se realizará siguiendo las pautas que establezca la autoridad competente.

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 163 de 30.6.2015, p. 1).

CAMO.A.200 Sistema de gestión

a) La organización establecerá, aplicará y mantendrá un sistema de gestión que incluya:

1) líneas de responsabilidad claramente definidas en toda la organización, incluida una responsabilidad de seguridad directa del director responsable;

2) una descripción de los principios y filosofías generales de la organización en materia de seguridad (la política de seguridad);

3) la determinación de los peligros para la seguridad aérea que implican las actividades de la organización, su evaluación y la gestión de los riesgos correspondientes, incluidas las medidas adoptadas para mitigar los riesgos y comprobar su eficacia;

4) el mantenimiento de personal instruido y competente para llevar a cabo sus tareas;

5) la documentación de todos los procesos clave del sistema de gestión, incluido un proceso para concienciar al personal de sus responsabilidades y el procedimiento para corregir esta documentación;

6) una función para controlar si la organización cumple los requisitos pertinentes. El control del cumplimiento incluirá un sistema de comunicación de incidencias al director responsable con el fin de asegurar una aplicación eficaz de las medidas correctoras, según sea necesario;

7) todos los requisitos adicionales establecidos en el presente Reglamento.

b) El sistema de gestión se ajustará al tamaño de la organización y la naturaleza y complejidad de sus actividades, teniendo en cuenta los peligros y riesgos correspondientes a esas actividades.

c) En el caso de que la organización sea titular de uno o más certificados de organización adicionales dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, el sistema de gestión puede integrarse con aquellos exigidos por esos certificados adicionales.

d) No obstante lo dispuesto en la letra c), en el caso de las compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, el sistema de gestión previsto en este anexo será una parte integrada del sistema de gestión del operador.

CAMO.A.202 Sistema interno de notificación de seguridad

a) En el marco de su sistema de gestión, la organización establecerá un sistema interno de notificación de seguridad que permita la recopilación y evaluación de aquellos sucesos que deban notificarse según el punto CAMO.A.160.

b) El sistema también permitirá la recopilación y la evaluación de aquellos errores, cuasi accidentes y peligros notificados de forma interna que no se incluyen en la letra a).

c) Mediante este sistema, la organización:

1) identificará las causas de los errores, cuasi accidentes y peligros notificados, así como los factores que contribuyen a los mismos, y los abordará como parte de su gestión de los riesgos de seguridad, según lo dispuesto en la letra a), apartado 3, del punto CAMO.A.200;

2) garantizará la evaluación de toda la información conocida y relevante sobre los errores, la incapacidad de seguir procedimientos, los cuasi accidentes y los peligros, así como de un método para difundir la información cuando sea necesario.

d) La organización facilitará el acceso a su sistema interno de notificación de seguridad a todas las organizaciones subcontratadas.

e) La organización cooperará en investigaciones sobre la seguridad con otras organizaciones que realicen una contribución importante a la seguridad de sus propias actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

CAMO.A.205 Contratación y subcontratación

a) La organización garantizará que cuando contrate el mantenimiento o subcontrate alguna parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad:

1) estas actividades se ajusten a los requisitos aplicables; y

2) los peligros para la seguridad aérea asociados con dicha contratación o subcontratación se consideren como parte del sistema de gestión de la organización.

b) Cuando la organización subcontrate alguna parte de sus actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a otra organización, la organización subcontratada trabajará con la aprobación de la organización. La organización velará por que la autoridad competente disponga de acceso a la organización subcontratada para determinar la conformidad permanente con los requisitos aplicables.

CAMO.A.215 Instalaciones

La organización facilitará un alojamiento adecuado en el lugar apropiado para el personal a que se refiere el punto CAMO.A.305.

CAMO.A.220 Conservación de registros

a) Registros de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

1) La organización garantizará la conservación de los registros exigidos en los puntos M.A.305, ML.A.305 y, cuando proceda, el punto M.A.306.

2) La organización registrará todos los detalles del trabajo realizado.

3) Si la organización dispone de la atribución contemplada en la letra e) del punto CAMO.A.125, conservará copia de todos los certificados de revisión de la aeronavegabilidad y recomendaciones que haya expedido o, en su caso, prorrogado, junto con toda la documentación justificativa. Además, la organización conservará una copia de todos los certificados de revisión de la aeronavegabilidad que haya prorrogado en virtud de la atribución contemplada en la letra d), apartado 4, del punto CAMO.A.125.

4) Si la organización dispone de la atribución mencionada en la letra f) del punto CAMO.A.125, conservará copia de todas las autorizaciones de vuelo expedidas de conformidad con lo dispuesto en el punto 21.A.729 del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.

5) La organización conservará una copia de todos los registros a que se refiere la letra a), apartados 2 a 4, hasta tres años después de que la responsabilidad de la aeronave, de conformidad con los puntos M.A.201 o ML.A.201, haya sido transferida de forma permanente a otra persona u organización.

6) Cuando la organización concluya su operación, todos los registros conservados serán transferidos al propietario de la aeronave.

b) Sistema de gestión, registros de contratación y subcontratación

1) La organización garantizará la conservación de los siguientes registros:

i) los registros de los principales procesos del sistema de gestión según se define en el punto CAMO.A.200;

ii) los contratos, tanto de contratación como de subcontratación, según se define en el punto CAMO.A.205;

2) Los registros del sistema de gestión, así como cualquier contrato formalizado de conformidad con el punto CAMO.A.205, se conservarán durante un período mínimo de cinco años.

c) Registros personales

1) La organización garantizará la conservación de los siguientes registros:

i) los registros de la cualificación y experiencia del personal que participa en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la supervisión del cumplimiento y la gestión de la seguridad;

ii) los 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.

2) Los registros de todo el personal de revisión de la aeronavegabilidad, del personal que expide recomendaciones y del personal que expide autorizaciones de vuelo deberán incluir detalles de cualquier cualificación apropiada, junto con un resumen de la experiencia y formación pertinente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y una copia de la autorización.

3) Los registros personales se conservarán mientras la persona trabaje para la organización y se conservarán hasta tres años después de que la persona haya abandonado la organización.

d) La organización establecerá un sistema de mantenimiento de registros que permita el almacenamiento y la trazabilidad fiable de todas las actividades desarrolladas.

e) El formato de los registros se especificará en los procedimientos de la organización.

f) Los registros se archivarán de forma que se garantice su protección frente a daños, robos y alteraciones.

CAMO.A.300 Memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

a) La organización facilitará a la autoridad competente una memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y, cuando proceda, los manuales y procedimientos asociados y vinculados, que contengan toda la información siguiente:

1) una declaración firmada por el director responsable en la que se confirme que la organización trabajará en todo momento de conformidad con el presente anexo, el anexo I (parte M) y el anexo V *ter* (parte ML), cuando proceda, y la memoria aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Cuando el director responsable no es el director general de la organización, este director general estampará también su firma en la declaración;

2) la política de seguridad de la organización, según se define en la letra a), apartado 2, del punto CAMO.A.200;

3) el ámbito de los trabajos de la organización pertinentes para las condiciones de aprobación;

4) una descripción general de los recursos de mano de obra y del sistema en vigor para la planificación de la disponibilidad del personal, como se requiere en la letra d) del punto CAMO.A.305;

5) el nombre y el cargo de las personas a que se refieren la letra a), apartados 3 a 5, la letra b),l apartado 2, y la letra f) del punto CAMO.A.305;

6) las funciones, las obligaciones, las responsabilidades y potestades de las personas designadas según la letra a), apartados 3 a 5, la letra b), apartado 2, y la letra f) del punto CAMO.A.305;

7) un organigrama que refleje las cadenas asociadas de responsabilidad entre todas las personas a que se refieren la letra a), apartados 3 a 5, la letra b), apartado 2, y las letras e) y f) del punto CAMO.A.305, y relacionadas con la letra a), apartado 1, del punto CAMO.A.200;

8) Una lista del personal autorizado para expedir certificados o recomendaciones de revisión de la aeronavegabilidad a que se refiere la letra e) del punto CAMO.A.305 en la que se especifique, cuando proceda, el personal autorizado para expedir autorizaciones de vuelo de acuerdo con la letra c) del punto CAMO.A.125;

9) una descripción general de las instalaciones e indicación de su localización;

10) la descripción del sistema interno de notificación de seguridad, como se requiere en el punto CAMO.A.202;

11) los procedimientos que especifican la forma en que la organización garantiza el cumplimiento del presente anexo, del anexo I (parte M) y del anexo V *ter* (parte ML), cuando proceda, incluido en particular:

i) la documentación de los principales procesos del sistema de gestión, según se requiere en el punto CAMO. A.200;

ii) los procedimientos que definen la forma en que la organización controla las actividades contratadas o subcontratadas, según se requiere en el punto CAMO.A.205 y en la letra c) del punto CAMO.A.315;

iii) los procedimientos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, revisión de la aeronavegabilidad y autorizaciones de vuelo, según proceda;

iv) el procedimiento que define el ámbito de los cambios que no requieren aprobación previa y que describe cómo se gestionarán y notificarán dichos cambios, según se prevé en la letra b) del punto CAMO.A.115 y en la letra c) del punto CAMO.A.130;

v) los procedimientos de modificación de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

12) la lista de programas de mantenimiento de la aeronave aprobados para aquellas aeronaves para las que exista un contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de acuerdo con el punto M.A.201 o ML.A.201;

13) la lista de contratos de mantenimiento, de conformidad con la letra c) del punto CAMO.A.315;

14) la lista de medios alternativos de cumplimiento aprobados.

b) La expedición inicial de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad será aprobada por la autoridad competente. Será modificada cuando sea necesario para seguir siendo una descripción actualizada de la organización.

c) Las modificaciones de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad se gestionarán según se define en el procedimiento a que se refiere el apartado 11, inciso iv). Las modificaciones no incluidas en el ámbito de este procedimiento, así como las modificaciones relacionadas con los cambios enumerados en la letra a) del punto CAMO.A.130, serán aprobadas por la autoridad competente.

CAMO.A.305 Requisitos en cuanto a personal

a) La organización nombrará a un director responsable, con autoridad corporativa para garantizar que todas las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad puedan financiarse y llevarse a cabo con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución adoptarse en virtud del mismo. Dicho director responsable deberá:

1) garantizar la disponibilidad de todos los recursos necesarios para gestionar la aeronavegabilidad, con arreglo al presente anexo, el anexo I (parte M) y el anexo V *ter* (parte ML), según proceda, para respaldar el certificado de aprobación de la organización;

2) establecer y fomentar la política de seguridad que se especifica en el punto CAMO.A.200;

3) designar a una persona o a un grupo de personas con la responsabilidad de garantizar que la organización cumpla siempre con los requisitos aplicables en materia de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, revisión de la aeronavegabilidad y autorización de vuelo del presente anexo, el anexo I (parte M) y el anexo V *ter* (parte ML);

4) designar a una persona o grupo de personas con la responsabilidad de gestionar la función de control del cumplimiento como parte del sistema de gestión;

5) designar a una persona o a un grupo de personas con la responsabilidad de gestionar el desarrollo, la administración y el mantenimiento de los procesos de gestión de la seguridad como parte del sistema de gestión;

6) garantizar que la persona o el grupo de personas designado de conformidad con la letra a), apartados 3 a 5, y la letra b), apartado 2, del punto CAMO.A.305, tengan acceso directo para mantenerle adecuadamente informado sobre las cuestiones de cumplimiento y seguridad;

7) demostrar un conocimiento básico del presente Reglamento.

b) En el caso de las organizaciones aprobadas también como compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, el director responsable deberá, además:

1) ser la persona designada como director responsable de la compañía aérea, como se requiere en la letra a) del punto ORO.GEN.210 del anexo III (parte ORO) del Reglamento (CE) n.º 965/2012;

2) designar una persona responsable de la gestión y la supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, que no debe estar empleada por una organización aprobada de conformidad con el anexo II (parte 145) con contrato con el operador, a menos que la autoridad competente lo acepte específicamente.

c) La persona o las personas designadas de acuerdo con la letra a), apartados 3 a 5, y la letra b), apartado 2, del punto CAMO.A.305 deberán poder demostrar conocimientos, antecedentes y experiencia satisfactoria pertinentes en relación con la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y demostrar un conocimiento práctico del presente Reglamento. Estas personas responderán en última instancia ante el director responsable.

d) La organización contará con un sistema para planificar la disponibilidad del personal con vistas a garantizar que la organización disponga de personal debidamente cualificado suficiente para planificar, llevar a cabo, supervisar, inspeccionar y realizar un seguimiento de las actividades de la organización, de conformidad con las condiciones de la aprobación.

e) Para ser aprobada para realizar revisiones de la aeronavegabilidad o recomendaciones de conformidad con la letra e) del punto CAMO.A.125 y, si procede, para expedir autorizaciones de vuelo de acuerdo con la letra f) del punto CAMO.A.125, la organización dispondrá de personal de revisión de la aeronavegabilidad cualificado y autorizado, de conformidad con el punto CAMO.A.310.

f) En el caso de las organizaciones que prorroguen certificados de revisión de la aeronavegabilidad, de acuerdo con la letra d), apartado 4, del punto CAMO.A.125, la organización designará a personas autorizadas para ello.

g) La organización establecerá y controlará la competencia del personal que participe en la supervisión del cumplimiento, la gestión de la seguridad, la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, las revisiones o recomendaciones de la aeronavegabilidad, y, si procede, la expedición de las autorizaciones de vuelo, de acuerdo con un procedimiento y una norma aceptada por la autoridad competente. Además de los conocimientos especializados necesarios para desarrollar su puesto de trabajo, la competencia de la persona que lo ocupe deberá incluir el conocimiento de principios de gestión de la seguridad y de factores humanos apropiados para su puesto y sus responsabilidades en la organización.

CAMO.A.310 Cualificaciones del personal de revisión de la aeronavegabilidad

a) El personal de revisión de la aeronavegabilidad que expida certificados o recomendaciones de revisión de la aeronavegabilidad en virtud de la letra e) del punto CAMO.A.125 y, si procede, que expida autorizaciones de vuelo de acuerdo con la letra f) del punto CAMO.A.125 deberá:

1) tener al menos cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;

2) ser titular de una licencia apropiada de conformidad con el anexo III (parte 66) o de un título aeronáutico u otro título nacional equivalente;

3) haber recibido formación oficial en mantenimiento aeronáutico;

4) haber ejercido un cargo con las debidas responsabilidades dentro de la organización aprobada.

b) No obstante lo dispuesto en la letra a), apartados 1, 3 y 4, el requisito formulado en la letra a), apartado 2, podrá sustituirse por cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad adicionales a los ya prescritos en la letra a), apartado 1.

c) Al personal de revisión de la aeronavegabilidad designado por la organización solo le puede expedir una autorización esa organización cuando así lo acepte formalmente la autoridad competente tras la realización satisfactoria de una revisión de la aeronavegabilidad bajo la supervisión de la autoridad competente o del personal de revisión de la aeronavegabilidad autorizado de la organización, conforme a un procedimiento aprobado por la autoridad competente como parte de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

d) La organización deberá garantizar que el personal de revisión de la aeronavegabilidad de aeronaves pueda demostrar una experiencia reciente en gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

CAMO.A.315 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

a) La organización debe garantizar que todas las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad se llevan a cabo con arreglo a la sección A, subparte C, del anexo I (parte M), o a la sección A, subparte C, del anexo V *ter* (parte ML), según corresponda.

b) Para cada aeronave que gestione, la organización deberá, en particular:

1) garantizar que se elabora y controla un programa de mantenimiento de la aeronave, incluido cualquier programa de fiabilidad aplicable, según lo previsto en el punto M.A.302 o en el punto ML.A.302, según corresponda;

2) en el caso de las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, facilitar una copia del programa de mantenimiento de la aeronave al propietario u operador responsable, de conformidad con el punto M.A.201 o el punto ML.A.201, según corresponda;

3) garantizar que los datos utilizados para realizar modificaciones y reparaciones cumplen los puntos M.A.304 o ML. A.304, según corresponda;

4) en el caso de las aeronaves motopropulsadas complejas o de las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, establecer un procedimiento para evaluar las modificaciones o inspecciones no obligatorias y decidir sobre su aplicación, haciendo uso del proceso de gestión de los riesgos de seguridad de la organización, tal como requiere la letra a), apartado 3, del punto CAMO.A.200;

5) garantizar que la aeronave, los motores, las hélices y sus elementos se llevan a una organización de mantenimiento debidamente aprobada a que se refiere la subparte F del anexo I (parte M), el anexo II (parte 145) o el anexo V *quinquies* (parte CAO), cuando sea necesario;

6) ordenar el mantenimiento, supervisar las actividades y coordinar las decisiones relacionadas para garantizar que todas las tareas de mantenimiento se ejecutan correctamente y se efectúan adecuadamente para la determinación de la aeronavegabilidad de la aeronave.

c) Cuando la organización no esté debidamente aprobada, de conformidad con la subparte F del anexo I (parte M), el anexo II (parte 145) o el anexo V *quinquies* (parte CAO), deberá, en consulta con el operador, gestionar los contratos de mantenimiento por escrito que se exigen en la letra e), apartado 3, la letra f), apartado 3, la letra g), apartado 3, y la letra h), apartado 3, del punto M.A.201 o el punto ML.A.201 para garantizar que:

1) todas las tareas de mantenimiento sean llevadas a cabo en última instancia por una organización de mantenimiento debidamente aprobada;

2) las funciones exigidas en la letra a), apartados 2, 3, 6 y 7, del punto M.A.301 o el punto ML.A.301, según corresponda, se especifiquen claramente.

d) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra c), el contrato puede adoptar la forma de órdenes de trabajo individuales dirigidas a la organización de mantenimiento en el caso de:

1) una aeronave que precise de un mantenimiento de línea no programado;

2) el mantenimiento de un elemento, incluido el mantenimiento de motores y hélices, según corresponda.

e) La organización garantizará que los factores humanos y las limitaciones del rendimiento humano se tengan en cuenta durante la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, incluidas todas las actividades contratadas y subcontratadas.

CAMO.A.320 Revisión de la aeronavegabilidad

Cuando la organización aprobada de acuerdo con la letra e) del punto CAMO.A.125 realice revisiones de la aeronavegabilidad, estas deben realizarse de conformidad con el punto M.A.901 del anexo I (parte M) o con el punto ML.A.903 del anexo V *ter* (parte ML), según corresponda.

CAMO.A.325 Datos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

La organización mantendrá y utilizará datos actuales de mantenimiento aplicables, de conformidad con el punto M.A.401 del anexo I (parte M) para la realización de las tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se refiere el punto CAMO.A.315. Estos datos podrán ser facilitados por el propietario u operador sobre la base de un contrato apropiado que se suscribirá con uno u otro. En tal caso, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad solo deberá mantener esos datos durante el período de vigencia del contrato, excepto cuando se disponga de otra forma en la letra a) del punto CAMO.A.220.

SECCIÓN B

REQUISITOS DE LA AUTORIDAD

CAMO.B.005 Ámbito de aplicación

En esta sección se establecen los requisitos aplicables a los sistemas administrativos y de gestión que deberá seguir la autoridad competente encargada de la aplicación y del cumplimiento de la sección A del presente anexo.

CAMO.B.115 Documentación de supervisión

La autoridad competente proporcionará al personal correspondiente todos los actos jurídicos, normas, reglas, publicaciones técnicas y documentación relacionada que le permita desempeñar sus tareas y ejercer sus responsabilidades.

CAMO.B.120 Medios de cumplimiento

a) La Agencia desarrollará unos medios de cumplimiento aceptables («AMC») que puedan utilizarse para determinar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

b) Pueden utilizarse medios alternativos de cumplimiento para determinar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

c) La autoridad competente instaurará un sistema para evaluar de forma coherente que todos los medios alternativos de cumplimiento utilizados por ella misma, o por las organizaciones bajo su supervisión, permiten determinar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

d) La autoridad competente evaluará todos los medios alternativos de cumplimiento propuestos por una organización de conformidad con el punto CAMO.A.120 mediante el análisis de la documentación proporcionada y, en caso de considerarse necesario, mediante la realización de una inspección de dicha organización.

Si la autoridad competente considera que los medios alternativos de cumplimiento se ajustan al Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, deberá sin demora indebida:

1) notificar al solicitante que pueden ponerse en práctica los medios alternativos de cumplimiento y, llegado el caso, modificar en consecuencia la aprobación o el certificado del solicitante;

2) notificar a la Agencia su contenido, adjuntando copias de toda la documentación pertinente.

e) Cuando la propia autoridad competente utilice medios alternativos de cumplimiento para satisfacer los requisitos del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución:

1) los pondrá a disposición de todas las organizaciones y personas bajo su supervisión;

2) notificará a la Agencia sin demora excesiva.

La autoridad competente proporcionará a la Agencia una descripción detallada de los medios alternativos de cumplimiento, en particular de cualquier revisión de los procedimientos que pueda resultar pertinente, así como una evaluación que demuestre el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

CAMO.B.125 Información a la Agencia

a) La autoridad competente notificará sin demora indebida a la Agencia cualquier problema significativo en la aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

b) La autoridad competente proporcionará a la Agencia la información de seguridad pertinente derivada de los informes de sucesos que haya recibido de conformidad con el punto CAMO.A.160.

CAMO.B.135 Reacción inmediata a un problema de seguridad

a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión (*), la autoridad competente aplicará un sistema para recoger, analizar y difundir de manera adecuada la información sobre seguridad.

b) La Agencia instaurará un sistema destinado a analizar adecuadamente cualquier información recibida de interés para la seguridad y proporcionar sin demora indebida a los Estados miembros y a la Comisión cualquier información, en particular recomendaciones o medidas correctoras que deban adoptarse, necesaria para responder oportunamente a un problema de seguridad que afecte a productos, partes, equipos, personas u organizaciones sujetos al Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

c) Al recibir la información mencionada en las letras a) y b), la autoridad competente adoptará las medidas oportunas para resolver el problema de seguridad.

d) Las medidas adoptadas en virtud de la letra c) se notificarán de inmediato a todas las personas u organizaciones que deban cumplirlas en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución. La autoridad competente notificará igualmente dichas medidas a la Agencia y, cuando se requiera una actuación conjunta, a los demás Estados miembros afectados.

CAMO.B.200 Sistema de gestión

a) La autoridad competente establecerá y mantendrá un sistema de gestión que incluirá, como mínimo:

1) políticas y procedimientos documentados para describir su organización, los medios y los métodos para cumplir el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución. Los procedimientos deberán mantenerse actualizados y servir como documentos de trabajo básicos dentro de dicha autoridad competente para todas las tareas relacionadas;

2) u número suficiente de personal para desempeñar sus tareas y ejercer sus responsabilidades. Se instaurará un sistema para planificar la disponibilidad del personal, con el fin de garantizar la correcta ejecución de todas las tareas;

3) personal cualificado para ejecutar las tareas que se le atribuyan y dotado del conocimiento, experiencia, así como de la formación inicial y periódica necesaria que garanticen una competencia permanente;

4) instalaciones y oficinas adecuadas para llevar a cabo las tareas asignadas;

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 163 de 30.6.2015, p. 1).

5) una función encargada de supervisar la conformidad del sistema de gestión con los requisitos aplicables y la adecuación de los procedimientos, en particular la instauración de un procedimiento de auditoría interna. La función de control de la conformidad incluirá un sistema para canalizar la comunicación de las conclusiones que emanen de la auditoría hacia el personal directivo de la autoridad competente, con el fin de garantizar la aplicación de las medidas correctoras que fueran necesarias;

6) una persona o grupo de personas, responsables en última instancia ante los directivos de la autoridad competente de la función de control del cumplimiento.

b) La autoridad competente nombrará, para cada ámbito de actividad, a una o varias personas sobre las que recaerá la responsabilidad general de gestión de las tareas pertinentes.

c) La autoridad competente adoptará procedimientos para un intercambio mutuo de toda la información y asistencia necesarias con las demás autoridades competentes, incluidas todas las incidencias y actuaciones de seguimiento practicadas como resultado de la supervisión de personas y organizaciones que ejercen actividades en el territorio de un Estado miembro, pero que están certificadas por la autoridad competente de otro Estado miembro o por la Agencia.

d) A efectos de normalización se pondrá a disposición de la Agencia y de las organizaciones sujetas a lo dispuesto en el presente Reglamento, si así lo solicitan, una copia de los procedimientos relacionados con el sistema de gestión y sus modificaciones.

CAMO.B.205 Asignación de tareas a las entidades calificadas

a) Los Estados miembros solo se pueden atribuir tareas relacionadas con la certificación inicial o la supervisión permanente de personas u organizaciones sujetas al Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución a entidades calificadas. Al atribuir las tareas, la autoridad competente se cerciorará de que:

1) dispone de un sistema para una evaluación inicial y permanente del cumplimiento, por la entidad calificada, de los criterios definidos en el anexo VI, "Requisitos esenciales de los organismos cualificados", del Reglamento (UE) 2018/1139. Ese sistema y los resultados de las evaluaciones deberán documentarse;

2) ha establecido un acuerdo documentado con la entidad calificada, aprobado por ambas partes al nivel administrativo, que defina claramente:

i) las tareas que deban realizarse;

ii) las declaraciones, informes y registros que deban facilitarse;

iii) las condiciones técnicas que deban cumplirse en el desempeño de esas tareas;

iv) la cobertura de responsabilidad correspondiente;

v) la protección dada a la información adquirida en el desempeño de esas tareas.

b) La autoridad competente velará por que el procedimiento de auditoría interna y el procedimiento de gestión de los riesgos en materia de seguridad que exige la letra a), apartado 5, del punto CAMO.B.200 cubran todas las tareas de certificación o supervisión permanente realizadas en su nombre.

CAMO.B.210 Cambios en el sistema de gestión

a) La autoridad competente dispondrá de un sistema para detectar cambios que afecten a su capacidad de desempeñar sus tareas y ejercer sus responsabilidades según lo definido en el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución. Dicho sistema le permitirá adoptar las medidas necesarias para garantizar que su sistema de gestión sigue siendo adecuado y eficaz.

b) La autoridad competente actualizará su sistema de gestión para reflejar de forma oportuna cualquier modificación introducida en el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, a fin de garantizar una aplicación eficaz.

c) La autoridad competente notificará a la Agencia los cambios que afecten a su capacidad de desempeñar sus tareas y ejercer sus responsabilidades según lo definido en el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

CAMO.B.220 Conservación de registros

a) La autoridad competente establecerá un sistema de conservación de registros que permita un adecuado almacenaje y acceso, así como una trazabilidad fiable de lo siguiente:

1) políticas y procedimientos documentados del sistema de gestión;

2) la formación, calificación y autorización de su personal;

3) asignación de tareas, incluidos los elementos que exige el punto CAMO.B.205 y los detalles de las tareas asignadas;

4) los procesos de certificación y supervisión continua de las organizaciones certificadas, incluidos:

i) la solicitud de un certificado de organización;

ii) el programa de supervisión continua de la autoridad competente, incluidos todos los registros de evaluación, auditoría e inspección;

iii) el certificado de organización, incluidos los posibles cambios;

iv) una copia del programa de supervisión en el que se indiquen las fechas de las auditorías realizadas y programadas;

v) copias de toda la correspondencia formal;

vi) detalles de incidencias, acciones correctoras, fecha de cierre de la actuación, cualquier excepción y medidas de ejecución;

vii) cualquier informe de evaluación, auditoría e inspección emitido por otra autoridad competente conforme a la letra d) del punto CAMO.B.300;

viii) copias de todas las memorias de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y manuales de la organización y sus modificaciones;

ix) copias de cualquier otro documento aprobado por la autoridad competente;

5) la evaluación y notificación a la Agencia de los medios alternativos de cumplimiento propuestos por las organizaciones y las evaluaciones de los medios alternativos de cumplimiento utilizados por la propia autoridad competente;

6) la información sobre seguridad y las medidas de seguimiento en virtud del punto CAMO.B.125;

7) el uso de disposiciones de flexibilidad, de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

b) La autoridad competente mantendrá una lista de todos los certificados de organización que haya expedido.

c) Los registros a que se refieren las letras a) y b) deberán conservarse durante un plazo mínimo de cinco años con arreglo a la legislación de protección de datos aplicable.

d) Los registros a que se refieren las letras a) y b) deberán ponerse a disposición, previa petición, de una autoridad competente de otro Estado miembro o de la Agencia.

CAMO.B.300 Principios de supervisión

a) La autoridad competente verificará:

1) el cumplimiento de los requisitos aplicables a las organizaciones antes de expedir un certificado de organización, según el caso;

2) el cumplimiento continuo de los requisitos aplicables por parte de las organizaciones que haya certificado;

3) la aplicación de las medidas de seguridad adecuadas exigidas por la autoridad competente de acuerdo con lo estipulado en las letras c) y d) del punto CAMO.B.135.

b) Esta comprobación:

1) estará apoyada por documentación específica destinada a proporcionar al personal responsable de supervisar la seguridad una guía para el desempeño de sus funciones;

2) proporcionará a las organizaciones implicadas los resultados de la supervisión de la seguridad;

3) estará basada en evaluaciones, auditorías e inspecciones, incluidas las inspecciones sin previo aviso;

4) proporcionará a la autoridad competente las pruebas necesarias en caso de precisarse más actuaciones, incluidas las medidas previstas en el punto CAMO.B.350 “Incidencias y acciones correctoras”.

c) El ámbito de la supervisión, determinado en las letras a) y b), tendrá en cuenta los resultados de las actividades de supervisión anteriores y las prioridades de seguridad.

d) Cuando las instalaciones de la organización estén emplazadas en más de un Estado, la autoridad competente de acuerdo con el punto CAMO.A.105 podrá aceptar que las autoridades competentes de los Estados miembros en los que estén emplazadas las instalaciones, o la Agencia en el caso de instalaciones emplazadas en un tercer país, realicen las tareas de supervisión. Cualquier organización sujeta a estos acuerdos será informada de su existencia y de su alcance.

e) En el caso de la supervisión realizada en instalaciones emplazadas en otro Estado, la autoridad competente de acuerdo con el punto CAMO.A.105 informará a la autoridad competente de dicho Estado, o a la Agencia en el caso de instalaciones de organizaciones cuya sede social esté en un tercer país, antes de realizar una auditoría o inspección *in situ* de dichas instalaciones.

f) La autoridad competente recopilará y tramitará toda la información que considere útil para la supervisión, en particular las inspecciones sin previo aviso.

CAMO.B.305 Programa de supervisión

a) La autoridad competente establecerá y mantendrá un programa de supervisión que cubrirá las actividades de supervisión que exige el punto CAMO.B.300.

b) El programa de supervisión se desarrollará teniendo en cuenta la naturaleza específica de la organización, la complejidad de sus actividades y los resultados de actividades de certificación o supervisión anteriores, y se basará en la evaluación de los riesgos correspondientes. Dentro de cada ciclo de planificación de la supervisión se incluirán los elementos siguientes:

1) evaluaciones, auditorías e inspecciones, incluidas las inspecciones sin previo aviso y, según el caso:

i) evaluaciones de sistemas de gestión y auditorías de procesos;

ii) auditorías de productos de una muestra pertinente de la aeronave gestionada por la organización;

iii) muestreo de las revisiones de la aeronavegabilidad realizadas;

iv) muestreo de las autorizaciones de vuelo expedidas;

2) las reuniones celebradas entre el director responsable y la autoridad competente con el fin de velar por que se mantengan al corriente de los problemas importantes.

c) A las organizaciones certificadas por la autoridad competente se les aplicará un ciclo de planificación de supervisión que no exceda de veinticuatro meses.

d) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra c), el ciclo de planificación de supervisión podrá ampliarse hasta un máximo de treinta y seis meses si la autoridad competente determina que, en los veinticuatro meses anteriores:

1) la organización ha demostrado una identificación eficaz de los peligros de seguridad aérea, así como una gestión de los riesgos correspondientes;

2) la organización ha demostrado de forma continua, en virtud del punto CAMO.A.130, que dispone de pleno control sobre todos los cambios;

3) no han surgido incidencias de nivel 1;

4) se han aplicado todas las medidas correctoras en el plazo aceptado o ampliado por la autoridad competente, según lo definido en el punto CAMO.B.350.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra c), el ciclo de planificación de supervisión podrá ampliarse hasta un máximo de cuarenta y ocho meses si, además de las condiciones recogidas en los apartados 1 a 4 del párrafo primero, la organización ha instaurado (y la autoridad competente ha aprobado) un sistema eficaz y continuo de notificación a la autoridad competente de los resultados en materia de seguridad y del cumplimiento de la normativa por la propia organización.

e) El ciclo de planificación de supervisión podrá acortarse si obrasen pruebas de que el rendimiento en materia de seguridad de la organización ha disminuido.

f) El programa de supervisión incluirá el registro de las fechas en las que deben realizarse las auditorías, inspecciones y reuniones, así como las fechas en que se han realizado dichas auditorías, inspecciones y reuniones.

g) Al término de cada ciclo de planificación de supervisión, la autoridad competente expedirá un informe de recomendación sobre la continuación de la aprobación que refleje los resultados de la supervisión.

CAMO.B.310 Procedimiento de certificación inicial

a) Al recibir una solicitud para la expedición inicial de un certificado a una organización, la autoridad competente comprobará que la organización cumple los requisitos aplicables.

b) Se celebrará una reunión con el director responsable de la organización al menos una vez durante la investigación para la certificación inicial, con el objetivo de garantizar que comprende plenamente la importancia del proceso de certificación y la razón de firmar la declaración de la organización de cumplimiento con los procedimientos que se especifican en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

c) La autoridad competente deberá registrar todas las incidencias, acciones resolutivas (acciones necesarias para cerrar una incidencia) y recomendaciones.

d) La autoridad competente confirmará por escrito todas las incidencias encontradas durante la verificación de la organización. Para la certificación inicial, todas las incidencias deben corregirse a satisfacción de la autoridad competente antes de que pueda expedirse el certificado.

e) Cuando se cerciore de que la organización cumple con los requisitos aplicables, la autoridad competente:

1) expedirá el certificado según se establece en el apéndice I "Formulario EASA 14" del presente anexo;

2) aprobará formalmente la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

f) El número de referencia del certificado se incluirá en el certificado Formulario EASA 14 de la manera especificada por la Agencia.

g) El certificado se expedirá con una duración ilimitada. Las atribuciones y el ámbito de actuación de la organización, incluidas las limitaciones según el caso, se especificarán en las condiciones de aprobación adjuntas al certificado.

h) Para que la organización pueda aplicar cambios sin la aprobación previa de la autoridad competente, conforme a la letra c) del punto CAMO.A.130, dicha autoridad competente aprobará el procedimiento pertinente de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en el que se defina el ámbito de tales cambios y el modo en que se gestionarán y se notificarán.

CAMO.B.330 Cambios

a) Al recibir una solicitud de cambio que requiera una aprobación previa, la autoridad competente comprobará que la organización cumple los requisitos aplicables antes de expedir la aprobación.

b) La autoridad competente prescribirá las condiciones en que la organización puede operar durante el cambio, salvo que determine que la certificación de la organización necesita ser suspendida.

c) Cuando se cerciore de que la organización cumple con los requisitos aplicables, la autoridad competente aprobará el cambio.

d) Sin perjuicio de cualquier otra medida de cumplimiento adicional, cuando la organización introduzca cambios que requieran aprobación previa sin haber recibido la aprobación de la autoridad competente, de conformidad con la letra c), la autoridad competente suspenderá, limitará o revocará el certificado de la organización.

e) Para los cambios que no requieran aprobación previa, la autoridad competente evaluará la información proporcionada en la notificación remitida por la organización de conformidad con la letra c) del punto CAMO.A.130 a fin de verificar la conformidad con los requisitos aplicables. En caso de incumplimiento, la autoridad competente:

1) notificará a la organización el incumplimiento y solicitará cambios adicionales;

2) en caso de incidencias de nivel 1 o nivel 2, actuará de acuerdo con el punto CAMO.B.350.

CAMO.B.350 Incidencias y medidas correctoras

a) La autoridad competente dispondrá de un sistema para analizar las incidencias en función de su importancia para la seguridad.

b) La autoridad competente deberá emitir una incidencia de nivel 1 cuando se detecte cualquier incumplimiento importante de los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 y de sus actos delegados y de ejecución, de los procedimientos y manuales de la organización o de las condiciones de una aprobación o certificación que reduce la seguridad o pone gravemente en riesgo la seguridad del vuelo.

Se considerarán incidencias de nivel 1 las siguientes:

1) no proporcionar a la autoridad competente acceso a las instalaciones de la organización, según lo definido en el punto CAMO.A.140, durante las horas de trabajo normales y previa presentación de dos solicitudes por escrito;

2) obtener o mantener la validez de la certificación de la organización mediante la falsificación de la prueba documental remitida;

3) las pruebas de malas prácticas o de uso fraudulento del certificado de la organización;

4) la ausencia de un director responsable.

c) La autoridad competente deberá emitir una incidencia de nivel 2 cuando se detecte cualquier incumplimiento importante de los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 y de sus actos delegados y de ejecución, de los procedimientos y manuales de la organización o de las condiciones de una aprobación o certificación que pueda reducir la seguridad o amenazar la seguridad del vuelo.

d) Si se detecta una incidencia durante una supervisión, o por cualquier otro medio, la autoridad competente, sin perjuicio de cualquier otra actuación adicional requerida en virtud del Reglamento (UE) 2018/1139 y de sus actos delegados y de ejecución, comunicará por escrito dicha incidencia a la organización y solicitará la adopción de las medidas correctoras adecuadas para resolver los incumplimientos detectados. En el caso de que una incidencia esté relacionada directamente con una aeronave, la autoridad competente lo notificará al Estado en el que se encuentra registrada la aeronave.

1) En caso de incidencias de nivel 1, la autoridad competente adoptará medidas inmediatas y adecuadas para prohibir o limitar las actividades y, si procede, adoptará medidas para revocar el certificado o para limitarlo o suspenderlo en su totalidad o en parte, dependiendo de la magnitud de la incidencia de nivel 1, hasta que la organización haya adoptado las medidas correctoras adecuadas.

2) En caso de incidencias de nivel 2, la autoridad competente:

i) otorgará a la organización un plazo para aplicar una medida correctora que se ajuste a la naturaleza de la incidencia que, en principio, nunca superará los tres meses. Dicho plazo comenzará en la fecha de la comunicación por escrito de la incidencia a la organización, en la que se soliciten medidas correctoras para abordar el incumplimiento identificado. Transcurrido dicho plazo, y dependiendo de la naturaleza de la incidencia y de las actuaciones pasadas en materia de seguridad de la organización, la autoridad competente podrá ampliar el plazo en tres meses, siempre que se instaure un plan de medidas correctoras satisfactorio aprobado por la autoridad competente;

ii) evaluará el plan de medidas correctoras y de aplicación propuesto por la organización y, si considera que permite responder a los incumplimientos, lo aceptará.

3) Si una organización no remite un plan de medidas correctoras aceptable, o no aplica la medida correctora en el plazo aceptado o ampliado por la autoridad competente, la incidencia será elevada a incidencia de nivel 1 y se adoptarán las medidas expuestas en la letra d), apartado 1.

4) La autoridad competente registrará todas las incidencias que haya establecido, o que le hayan sido comunicadas, de conformidad con la letra e), y, en su caso, las medidas de ejecución que haya aplicado, así como todas las medidas correctoras y la fecha final del plazo para aplicar las medidas correspondientes.

e) Sin perjuicio de cualquier medida de ejecución adicional, cuando la autoridad de un Estado miembro detecte con arreglo a las disposiciones de la letra d) del punto CAMO.B.300, cualquier incumplimiento de los requisitos aplicables del Reglamento (UE) 2018/1139 y de sus actos delegados y de ejecución por parte de una organización certificada por la autoridad competente de otro Estado miembro o por la Agencia, informará a dicha autoridad competente y proporcionará una indicación del nivel de la incidencia.

CAMO.B.355 Suspensión, limitación y revocación

La autoridad competente:

a) suspenderá un certificado por motivos razonables en caso de riesgo potencial para la seguridad;

b) suspenderá, revocará o limitará un certificado de conformidad con el punto CAMO.B.350;

c) suspenderá un certificado en caso de que los inspectores de la autoridad competente no puedan, durante un periodo de veinticuatro meses, ejercer sus responsabilidades de supervisión mediante auditorías *in situ* debido a la situación de seguridad en el Estado en el que están emplazadas las instalaciones.

Apéndice I

Certificado de organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad - Formulario EASA 14

[ESTADO MIEMBRO (*)]

Un Estado miembro de la Unión Europea (**)

CERTIFICADO DE ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].CAMO.XXXX (Ref.: AOC XX.XXXX)

En virtud del 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 del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, y siempre que se cumplan las condiciones especificadas a continuación, la [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)] certifica por la presente a:

[NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

como organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de conformidad con la sección A del anexo V *quater* (parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.

CONDICIONES:

1. El presente certificado se limita al ámbito especificado en la sección sobre el ámbito de los trabajos de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada que se menciona en la sección A del anexo V *quater* (parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.

2. El presente certificado requiere el cumplimiento de los procedimientos especificados en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.

3. El presente certificado será válido siempre que la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada cumpla lo establecido en el anexo I (parte M), el anexo V *ter* (parte ML) y el anexo V *quater* (parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.

4. Cuando la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad subcontrate, de conformidad con su sistema de gestión, el servicio de una o varias organizaciones, el presente certificado será válido siempre que dicha organización u organizaciones cumplan las obligaciones contractuales aplicables.

5. El presente certificado será válido por tiempo indefinido, siempre y cuando se cumplan las condiciones expuestas en los puntos 1 a 4, a menos que se haya renunciado a él o que sea sustituido, suspendido o revocado.

Si también se utiliza este formulario para titulares de un certificado de operador aéreo (compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008), se añadirá el número de este certificado a la referencia, además del número normalizado, y se reemplazará la disposición n.º 5 con las siguientes condiciones adicionales:

6. El presente certificado no constituye una autorización para operar los tipos de aeronave a que se refiere la condición n.º 1. La autorización para operar la aeronave es el certificado de operador aéreo.

7. La resolución, suspensión o revocación del certificado de operador aéreo de una compañía aérea con licencia con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008 invalida de forma automática el presente certificado en relación con las matrículas de la aeronave especificadas en el certificado de operador aéreo, salvo disposición explícita en contrario por la autoridad competente.

8. El presente certificado será válido por tiempo indefinido, siempre y cuando se cumplan las condiciones expuestas anteriormente, a menos que se haya renunciado a él o que sea sustituido, suspendido o revocado.

Fecha de expedición original: .....

Firma: .....

Fecha de esta revisión: ..... Revisión n.º: .....

Para la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

Página … de …

(*) o «EASA», si es la autoridad competente.

ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

CONDICIONES DE LA APROBACIÓN

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].CAMO.XXXX

(Ref.: AOC XX.XXXX)

Organización: [NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

Tipo/serie/grupo de aeronave	Revisión de la aeronavegabilidad aprobada	Autorizaciones de vuelo aprobadas	Organización u organizaciones subcontratadas
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	

Las condiciones de aprobación se limitan al ámbito de trabajo contenido en la sección sobre la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada.....

Referencia de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad: .....

Fecha de expedición original: .....

Firma: .....

Fecha de esta revisión: ..... Revisión n.º: .....

Para la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

Formulario EASA 14, edición 5
(*) o «EASA», si es la autoridad competente.
(**) Suprímase para los Estados no miembros de la UE o EASA.
(***) Suprímase según proceda si la organización no está aprobada.»

ANEXO VIII

«*ANEXO V quinquies*

(Parte CAO)

SUMARIO

CAO.1 Generalidades
SECCIÓN A — REQUISITOS DE LA ORGANIZACIÓN
CAO.A.010 Ámbito de aplicación
CAO.A.015 Solicitud
CAO.A.017 Medios de cumplimiento
CAO.A.020 Condiciones de la aprobación
CAO.A.025 Memoria de aeronavegabilidad combinada
CAO.A.030 Instalaciones
CAO.A.035 Requisitos en cuanto a personal
CAO.A.040 Personal certificador
CAO.A.045 Personal de revisión de la aeronavegabilidad
CAO.A.050 Elementos, equipos y herramientas
CAO.A.055 Datos de mantenimiento y órdenes de trabajo
CAO.A.060 Normas de mantenimiento
CAO.A.065 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave
CAO.A.070 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento
CAO.A.075 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
CAO.A.080 Datos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
CAO.A.085 Revisión de la aeronavegabilidad
CAO.A.090 Conservación de registros
CAO.A.095 Atribuciones de la organización
CAO.A.100 Sistema de calidad y revisión organizativa
CAO.A.105 Cambios en la organización
CAO.A.110 Continuidad de la validez
CAO.A.115 Incidencias
SECCIÓN B — REQUISITOS DE LA AUTORIDAD
CAO.B.010 Ámbito de aplicación
CAO.B.015 Autoridad competente
CAO.B.017 Medios de cumplimiento
CAO.B.020 Conservación de registros
CAO.B.025 Intercambio mutuo de información
CAO.B.030 Responsabilidades
CAO.B.035 Exenciones
CAO.B.040 Solicitud
CAO.B.045 Aprobación inicial
CAO.B.050 Expedición de la aprobación

CAO.B.055 Vigilancia permanente

CAO.B.060 Incidencias

CAO.B.065 Cambios

CAO.B.070 Suspensión, limitación y revocación

Apéndice I — Certificado de organización de aeronavegabilidad combinada (CAO)

CAO.1 Generalidades

A efectos de este anexo (parte CAO):

1) la autoridad competente será:

   a) para organizaciones que tengan su oficina principal en un Estado miembro, la autoridad designada por dicho Estado miembro;

   b) en el caso de las organizaciones que tengan su sede principal en otro país, la Agencia.

2) «propietario» es la persona responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, incluidas las siguientes personas:

   i) el propietario registrado de la aeronave;

   ii) el arrendatario en el caso de un contrato de arrendamiento;

   iii) el operador.

SECCIÓN A

REQUISITOS DE LA ORGANIZACIÓN

CAO.A.010 Ámbito de aplicación

En este anexo se establecen los requisitos que debe cumplir una organización de aeronavegabilidad combinada (CAO) para que le pueda ser expedida, previa solicitud, una aprobación para el mantenimiento y la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave y sus elementos para su instalación, y para continuar realizando esas actividades, cuando dichas aeronaves no están clasificadas como aeronaves motopropulsadas complejas y no consten en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea con licencia con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

CAO.A.015 Solicitud

Las CAO solicitarán la expedición de una aprobación como CAO, o cambio a la misma, a la autoridad competente de la forma y manera establecidas por dicha autoridad.

CAO.A.017 Medios de cumplimiento

a) Para cumplir el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, una organización puede usar medios alternativos de cumplimiento respecto de los medios aceptables de cumplimiento (AMC) adoptados por la Agencia.

b) Cuando una organización desee utilizar medios alternativos de cumplimiento, deberá proporcionar a la autoridad competente, antes de su aplicación, una descripción completa de los mismos. Esa descripción incluirá una evaluación que demuestre que los medios alternativos de cumplimiento cumplen el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

   La organización podrá usar esos medios alternativos de cumplimiento previa aprobación por parte de la autoridad competente y recepción de la notificación según lo establecido en el punto CAO.B.017.

CAO.A.020 Condiciones de la aprobación

a) La CAO especificará el ámbito de los trabajos aprobado en su memoria de aeronavegabilidad combinada (CAE), conforme a lo dispuesto en el punto CAO.A.025.

   1) Para los aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) superior a 2 730 kg y para los helicópteros de una MTOM de más de 1 200 kg o certificados para más de cuatro ocupantes, el ámbito de los trabajos indicará los tipos específicos de aeronave. Los cambios en este ámbito de los trabajos serán aprobados por las autoridades competentes de acuerdo con la letra a) del punto CAO.A.105 y la letra a) del punto CAO.B.065.

2) Para los motores de turbina completos, el ámbito de los trabajos indicará el fabricante, el grupo, la serie, el tipo o las tareas de mantenimiento del motor. Los cambios en este ámbito de los trabajos serán aprobados por las autoridades competentes de acuerdo con la letra a) del punto CAO.A.105 y la letra a) del punto CAO.B.065.

3) Una CAO que emplee solo a una persona tanto para la planificación como para la realización de todas las tareas de mantenimiento no puede gozar de atribuciones para el mantenimiento de:

   a) aviones equipados con un motor de turbina (en el caso de las organizaciones cualificadas para aeronaves);

   b) helicópteros equipados con un motor de turbina o con más de un motor de pistón (en el caso de las organizaciones cualificadas para aeronaves);

   c) motores de pistón completos de 450 caballos de fuerza o superior (en el caso de las organizaciones cualificadas para motores); y

   d) motores de turbina completos (en el caso de las organizaciones cualificadas para motores).

4) Por lo que respecta a las aeronaves que no sean las mencionadas en el punto 1), los elementos distintos a motores de turbina completos y servicios especializados en ensayos no destructivos, el ámbito de los trabajos será controlado por la CAO, de conformidad con el procedimiento establecido en la letra a), apartado 11, del punto CAO.A.025. En el caso del mantenimiento de elementos distintos a motores completos, el ámbito de los trabajos se clasificará de acuerdo con el siguiente sistema de clasificación:

   i) C1: aire acondicionado y presurización;

   ii) C2: piloto automático;

   iii) C3: comunicaciones y navegación;

   iv) C4: puertas y escotillas;

   v) C5: suministro eléctrico y alumbrado;

   vi) C6: equipo;

   vii) C7: motor;

   viii) C8: mandos de vuelo;

   ix) C9: combustible;

   x) C10: helicópteros y rotores;

   xi) C11: transmisión de helicóptero;

   xii) C12: potencia hidráulica;

   xiii) C13: sistema de indicación y de registro;

   xiv) C14: tren de aterrizaje;

   xv) C15: oxígeno;

   xvi) C16: hélices;

   xvii) C17: sistemas neumáticos y de vacío;

   xviii) C18: protección contra hielo/lluvia/incendio;

   xix) C19: ventanillas;

   xx) C20: estructura;

   xxi) C21: agua de lastre; y

   xxii) C22: aumento de la propulsión.

Las organizaciones que obtengan una aprobación con arreglo al presente anexo sobre la base de una aprobación de organización existente expedida de acuerdo con la subparte G o la subparte F del anexo I (parte M) o el anexo II (parte 145) con arreglo al apartado 4 del artículo 4, incluirán en el ámbito de los trabajos todos los detalles necesarios para garantizar que las atribuciones son idénticas a las incluidas en la aprobación existente.

b) La aprobación de la CAO será expedida sobre la base del modelo contenido en el apéndice I del presente anexo.

c) Una CAO puede fabricar, conforme a los datos de mantenimiento, un número restringido de componentes para utilizar durante el trabajo en curso dentro de sus instalaciones, como se indica en su memoria de aeronavegabilidad combinada.

CAO.A.025 Memoria de aeronavegabilidad combinada

a) La CAO suministrará un manual que incluya, al menos, la siguiente información:

1) una declaración firmada por el director responsable en la que se confirme que la organización trabajará en todo momento de conformidad con los requisitos del presente anexo y de la memoria de aeronavegabilidad combinada;

2) el ámbito de los trabajos de la memoria de aeronavegabilidad combinada;

3) los títulos y nombres de las personas a que se refieren las letras a) y b) del punto CAO.A.035;

4) un organigrama de la organización que refleje las relaciones de responsabilidad entre las personas indicadas en las letras a) y b) del punto CAO.A.035;

5) una lista del personal certificador con su ámbito de aprobación, si existe dicho personal;

6) una lista del personal responsable de la elaboración y la aprobación de los programas de mantenimiento dentro de su ámbito de aprobación, si existe dicho personal;

7) una lista del personal de revisión de la aeronavegabilidad con su ámbito de aprobación, si existe dicho personal;

8) una lista del personal responsable de la expedición de las autorizaciones de vuelo, si existe dicho personal;

9) una descripción general de las instalaciones e indicación de su localización;

10) los procedimientos que especifiquen la forma en que la CAO garantizará el cumplimiento de los requisitos del presente anexo;

11) el procedimiento de modificación de la memoria de aeronavegabilidad combinada, que se establece en la letra b) del punto CAO.A.105.

b) La memoria de aeronavegabilidad combinada inicial deberá ser aprobado por la autoridad competente.

c) Las modificaciones de la memoria de aeronavegabilidad combinada se manejarán de conformidad con el punto CAO. A.105.

CAO.A.030 Instalaciones

La CAO garantizará que se faciliten las instalaciones necesarias, incluidas las oficinas adecuadas, para que pueda llevar a cabo el trabajo planificado.

Además, cuando el ámbito de aprobación de la organización incluya actividades de mantenimiento, la CAO garantizará que:

a) los talleres, los hangares y las naves especializados ofrezcan una protección adecuada frente a la contaminación y el entorno;

b) se ofrezcan instalaciones de almacenamiento seguras para los elementos, los equipos, las herramientas y el material, en condiciones que garanticen que los elementos y los materiales fuera de servicio estén separados de los otros elementos, materiales, equipos y herramientas, que se cumplan las instrucciones de almacenamiento del fabricante y que se restrinja el acceso a las instalaciones de almacenamiento al personal autorizado.

CAO.A.035 Requisitos en cuanto a personal

a) La CAO nombrará a un director responsable, que tendrá autoridad para garantizar que todas las actividades de la organización puedan financiarse y llevarse a cabo con arreglo a los requisitos del presente anexo.

b) El director responsable nombrará a una persona o grupo de personas que será responsable de garantizar que la CAO cumpla siempre los requisitos del presente anexo. Esas personas responderán en última instancia ante el director responsable.

c) Todas las personas a que se refiere la letra b) tendrán conocimientos, antecedentes y experiencia pertinentes para la gestión o el mantenimiento de la aeronavegabilidad, oportunos para sus funciones.

d) La CAO dispondrá de personal debidamente cualificado suficiente para poder llevar a cabo el trabajo planificado. La CAO tendrá derecho a utilizar personal subcontratado de forma temporal.

e) La CAO evaluará y registrará la cualificación de todo el personal.

f) El personal que realice tareas especializadas, como soldadura o inspección de ensayos no destructivos, distintas de las inspecciones de contraste de color, deberá estar cualificado con arreglo a una norma que goce de reconocimiento oficial.

CAO.A.040 Personal certificador

a) El personal certificador cumplirá los requisitos del artículo 5. Solo ejercerán sus atribuciones para ejecutar tareas de mantenimiento si la CAO ha garantizado:

1) que este personal certificador cumple los requisitos de la letra b) del punto 66.A.20 del anexo III (parte 66), excepto cuando el párrafo 6 del artículo 5 se refiera al reglamento nacional de un Estado miembro, en cuyo caso deberán cumplir los requisitos de dicho reglamento;

2) que este personal certificador conoce debidamente la aeronave o los elementos de la aeronave pertinentes cuyo mantenimiento se haya de llevar a cabo, así como los procedimientos de la organización requeridos para realizar dichas tareas de mantenimiento.

b) No obstante lo dispuesto en la letra a), en circunstancias imprevistas en las que una aeronave está en tierra en un centro distinto de la base principal, donde no se disponga de personal certificador adecuado, la CAO contratada para realizar el mantenimiento podrá expedir una autorización de certificación extraordinaria:

1) a uno de sus empleados que sea titular de cualificaciones de tipo para una aeronave de tecnología, construcción y sistemas similares;

2) a cualquier persona con una experiencia mínima de tres años en mantenimiento y que posea una licencia válida de mantenimiento de aeronaves expedida por la OACI para el tipo de aeronave que requiere certificación, siempre que no exista una organización aprobada en virtud del presente anexo en dicho centro y que la CAO contratada obtenga y posea pruebas documentales de la experiencia y la licencia de dicha persona.

La expedición de una autorización de certificación extraordinaria será notificada por la CAO a la autoridad competente en un plazo de siete días desde la expedición. La CAO que expide la autorización de certificación extraordinaria garantizará que cualquier tarea de mantenimiento que pudiera afectar a la seguridad del vuelo vuelva a ser comprobada.

c) No obstante lo dispuesto en la letra a), la CAO puede utilizar personal certificador cualificado de conformidad con los siguientes requisitos cuando ofrezca mantenimiento a operadores que participen en operaciones comerciales, sujeto a los procedimientos apropiados que deben aprobarse como parte de la memoria de aeronavegabilidad combinada:

1) en el caso de una directiva de aeronavegabilidad prevuelo repetitiva que estipula específicamente que la tripulación de vuelo puede llevar a cabo dicha directiva, la CAO puede expedir una autorización limitada de personal certificador para el piloto al mando en función del tipo de licencia que tenga la tripulación de vuelo, siempre que la CAO garantice que el piloto al mando ha recibido una formación práctica suficiente para cumplir la directiva con el nivel requerido;

2) en el caso de las aeronaves que operen lejos de un centro asistido, la CAO podrá expedir una autorización limitada de personal certificador para el piloto al mando en función del tipo de licencia que tenga la tripulación, siempre y cuando la organización garantice que se ha impartido formación práctica suficiente para garantizar que este comandante pueda desempeñar la tarea en cuestión en el nivel requerido.

d) La CAO registrará los detalles sobre el personal certificador y mantendrá una lista actualizada de todo el personal certificador, junto con detalles de su ámbito de aprobación, como parte de la memoria de la organización.

CAO.A.045 Personal de revisión de la aeronavegabilidad

a) Con el objetivo de ser aprobado para llevar a cabo revisiones de la aeronavegabilidad y, si corresponde, expedir autorizaciones de vuelo, una CAO deberá disponer del personal adecuado de revisión de la aeronavegabilidad, que cumplirá con todos los requisitos siguientes:

1) contar con al menos un año de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad para planeadores y globos aerostáticos y de al menos tres años para todas las demás aeronaves;

2) ser titulares de una licencia apropiada expedida de conformidad con el artículo 5 del presente Reglamento, tener un título aeronáutico o equivalente, o contar con una experiencia adicional a la que se indica en el apartado 1 de al menos dos años para planeadores y globos aerostáticos y de al menos cuatro años para todas las demás aeronaves;

3) contar con una formación adecuada en mantenimiento aeronáutico.

b) Con anterioridad a que la CAO expida una autorización al personal de revisión de la aeronavegabilidad para realizar revisiones de aeronavegabilidad, la CAO designará a la persona que realizará la revisión de la aeronavegabilidad de una aeronave bajo la supervisión de la autoridad competente o bajo la supervisión de una persona que ya esté autorizada como personal de revisión de la aeronavegabilidad de la CAO. Si esta supervisión es satisfactoria, la autoridad competente aceptará formalmente que el personal se convierta en personal de revisión de la aeronavegabilidad.

c) La CAO deberá garantizar que su personal de revisión de la aeronavegabilidad pueda demostrar una experiencia reciente en mantenimiento de la aeronavegabilidad.

d) Todos los miembros del personal de revisión de la aeronavegabilidad estarán identificado en la memoria de aeronavegabilidad combinada en una lista que contenga la autorización de revisión de la aeronavegabilidad a que se refiere la letra b).

e) La CAO llevará un registro de todo su personal de revisión de la aeronavegabilidad, que incluirá detalles de cualquier cualificación apropiada y un resumen de la experiencia y la formación pertinentes en mantenimiento de la aeronavegabilidad de la persona en cuestión, así como una copia de su autorización. Conservará ese registro durante un periodo de al menos dos años después de que la persona en cuestión ya no trabaje para la CAO.

CAO.A.050 Elementos, equipos y herramientas

a) La CAO deberá:

1) disponer de los equipos y las herramientas especificados en los datos de mantenimiento establecidos en el punto CAO.A.055 o en datos equivalentes verificados, enumerados en la memoria de aeronavegabilidad combinada, tal como exija el mantenimiento rutinario dentro del ámbito de la aprobación de la organización;

2) contar con un procedimiento para garantizar que tiene acceso a todos los otros equipos y herramientas necesarios para llevar a cabo su trabajo, utilizados solo de forma ocasional, cuando sea necesario.

b) La CAO garantizará que las herramientas y los equipos sean controlados y calibrados conforme a una norma reconocida oficialmente. Mantendrá registros de dichas calibraciones y de las normas utilizadas y cumplirá el punto CAO.A.090.

c) La CAO inspeccionará, clasificará y separará debidamente todos los elementos recibidos, de conformidad con los puntos M.A.501 y M.A.504 del anexo I (parte M) o con los puntos ML.A.501 y ML.A.504 del anexo V ter (parte ML), según corresponda.

CAO.A.055 Datos de mantenimiento y órdenes de trabajo

a) La CAO mantendrá y utilizará datos actuales de mantenimiento aplicables especificados en el punto M.A.401 del anexo I (parte M) o en el punto ML.A.401 del anexo V ter (parte ML), según corresponda, en la realización de las tareas de mantenimiento, incluidas las modificaciones y las reparaciones. Sin embargo, los datos de mantenimiento proporcionados por el cliente solo deberán conservarse durante el curso de los trabajos.

b) Antes de comenzar las tareas de mantenimiento, la CAMO y la persona u organización que solicite el mantenimiento deberán ponerse de acuerdo sobre una orden de trabajo escrita de manera que fije de forma inequívoca las tareas de mantenimiento que deban efectuarse.

CAO.A.060 Normas de mantenimiento

Al llevar a cabo el mantenimiento, la CAO cumplirá todos los requisitos siguientes:

a) garantizar que cualquier persona que lleve a cabo el mantenimiento esté cualificada de conformidad con los requisitos de este anexo;

b) garantizar que la zona en la que se lleven a cabo las tareas de mantenimiento esté bien organizada y limpia (sin suciedad ni contaminación);

c) utilizar los métodos, técnicas, normas e instrucciones que se especifican en los datos de mantenimiento a que se refiere el punto CAO.A.055;

d) utilizar las herramientas, equipos y material que se especifican en el punto CAO.A.050;

e) garantizar que el mantenimiento se realice de conformidad con los límites medioambientales que se especifican en los datos de mantenimiento a que se refiere el punto CAO.A.055;

f) garantizar la utilización de las instalaciones apropiadas en caso de un mantenimiento largo o de inclemencias meteorológicas;

g) garantizar que se reduce el riesgo de cometer varios errores durante el mantenimiento y el riesgo de que se repitan errores en las mismas tareas de mantenimiento;

h) garantizar la aplicación de un método de captura de errores tras la realización de cualquier tarea crítica de mantenimiento;

i) realizar una verificación general después de realizar el mantenimiento para garantizar que en la aeronave o el componente no haya herramientas, equipos u otros componentes y material extraño, y que se hayan vuelto a instalar todos los paneles de acceso que se hubieran retirado;

j) garantizar que el mantenimiento realizado sea registrado y documentado de forma apropiada.

CAO.A.065 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave

Cada vez que se lleve a cabo una tarea de mantenimiento de la aeronave de conformidad con este anexo, deberá expedirse un certificado de aptitud para el servicio de la aeronave, de conformidad con el punto M.A.801 del anexo I (parte M) o el punto ML.A.801 del anexo V ter (parte ML), según corresponda.

CAO.A.070 Certificado de aptitud para el servicio de un elemento

a) A la finalización de todas las tareas de mantenimiento de un elemento de conformidad con este anexo, deberá expedirse un certificado de aptitud para el servicio del elemento de conformidad con el punto M.A.802 del anexo I (parte M) o el punto ML.A.802 del anexo V ter (parte ML), según corresponda. Se expedirá un Formulario EASA 1 de conformidad con el apéndice II del anexo I (parte M), salvo lo dispuesto en las letras b) o d) del punto M.A.502 del anexo I (parte M) y el punto ML.A.502 del anexo V *ter* (parte ML) y para los elementos fabricados de conformidad con la letra c) del punto CAO.A.020.

b) El Formulario EASA 1 a que se refiere la letra a) puede generarse a partir de una base de datos informática.

CAO.A.075 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

a) Todas las actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad se llevarán a cabo con arreglo a los requisitos de la subparte C del anexo I (parte M), o la subparte C del anexo V ter (parte ML), según corresponda.

b) Para cada aeronave que gestione, la CAO deberá:

1) elaborar y controlar el programa de mantenimiento de la aeronave gestionada y:

i) en el caso de las aeronaves que cumplan el anexo V ter (parte ML), aprobar el programa de mantenimiento de la aeronave y sus modificaciones, o

ii) en el caso de las aeronaves que cumplan con el anexo I (parte M), presentar el programa de mantenimiento de la aeronave y sus modificaciones a la autoridad competente para su aprobación, a menos que la aprobación esté comprendida en un procedimiento de aprobación indirecto, de conformidad con la letra c) del punto M.A.302 del anexo I (parte M);

2) facilitar una copia del programa de mantenimiento de la aeronave al propietario;

3) garantizar que los datos utilizados para las modificaciones y reparaciones cumpla los puntos M.A.304 o ML. A.304, según corresponda;

4) garantizar que todo el mantenimiento se realice conforme al programa de mantenimiento de la aeronave y sea declarado apto de conformidad con la sección A, subparte H del anexo I (parte M), la sección A del anexo II (parte 145) o la sección A, subparte H del anexo V ter (parte ML), según corresponda;

5) garantizar que se apliquen todas las directivas de aeronavegabilidad y las directivas operativas aplicables con repercusiones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad;

6) garantizar que todos los defectos descubiertos durante el mantenimiento o notificados sean corregidos por una organización de mantenimiento debidamente aprobada o por personal certificador independiente;

7) garantizar que la aeronave se lleve a una organización debidamente aprobada o a personal certificador independiente para las tareas de mantenimiento, cuando sea necesario;

8) coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de las directivas de aeronavegabilidad, la sustitución de los elementos con vida útil limitada y la inspección de elementos para garantizar que el trabajo se ejecute correctamente;

9) gestionar y archivar todos los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad y, si corresponde, el registro técnico de la aeronave;

10) asegurarse de que la declaración de masa y centrado refleje el estado actual de la aeronave.

CAO.A.080 Datos de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

La CAO mantendrá y utilizará datos actuales de mantenimiento aplicables especificados en el punto M.A.401 del anexo I (parte M) o en el punto ML.A.401 del anexo V ter (parte ML), según corresponda, para la realización de las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se refieren los puntos CAMO.A.315 y CAO.A.075, respectivamente. Estos datos pueden ser suministrados por el propietario, sujeto a un contrato según lo dispuesto en la letra h), apartado 2, la letra i), apartado 1, la letra e) o la letra f) del punto M.A.201, en cuyo caso la CAO solo necesita mantener dichos datos durante la vigencia del contrato, a menos que deba conservar los datos con arreglo a la letra b) del punto CAO.A.090.

CAO.A.085 Revisión de la aeronavegabilidad

La CAO realizará las revisiones de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.903 del anexo 1 (parte M) o el punto ML.A.903 del anexo V ter (parte ML), según corresponda.

CAO.A.090 Conservación de registros

a) La CAO conservará los siguientes registros:

   1) los registros de mantenimiento necesarios para demostrar que se han cumplido todos los requisitos de este anexo para la expedición del certificado de aptitud para el servicio, incluidos los documentos de aptitud para el servicio del subcontratista; la CAO facilitará una copia de cada certificado de aptitud para el servicio al propietario de la aeronave, junto con una copia de los datos de cualquier reparación o modificación concreta utilizados para las reparaciones o modificaciones realizadas;

   2) los registros de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad que se exigen en cualquiera de los puntos siguientes:

      i) punto M.A.305 y, si corresponde, punto M.A.306 del anexo I (parte M);

      ii) punto ML.A.305 del anexo V ter (parte ML);

   3) cuando la CAO dispone de la atribución contemplada en la letra c) del punto CAO.A.095, conservará una copia de todos los certificados de revisión de la aeronavegabilidad expedidos de conformidad con la letra a) del punto ML.A.901 del anexo V ter (parte ML), así como recomendaciones que haya expedido o, en su caso, prorrogado, junto con toda la documentación justificativa;

   4) cuando la CAO dispone de la atribución mencionada en la letra f) del punto CAO.A.095, conservará una copia de todas las autorizaciones de vuelo expedidas de conformidad con el punto 21.A.729 del anexo I (parte 21) del Reglamento (UE) n.º 748/2012.

b) La CAO conservará una copia de los registros descritos en la letra a), apartado 1, y cualquier dato de mantenimiento asociado, durante un periodo de tres años desde la fecha en que declaró apta para el servicio a la aeronave o elemento de aeronave con la que se relaciona el trabajo.

c) La CAO conservará una copia de los registros a que se refiere la letra a), apartados 2 a 4, durante un periodo de dos años desde la fecha en que la aeronave ha sido retirada permanentemente del servicio.

d) Todos registros deberán guardarse de forma que se garantice su seguridad frente a daños, alteraciones y robo.

e) Todo el material informático utilizado como copia de seguridad de los registros de mantenimiento se almacenará en un centro distinto al que contiene esos datos y en un entorno que garantice que permanezcan en buenas condiciones.

f) Cuando la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave se transfiera a otra organización o persona, todos los registros conservados según la letra a), apartados 2 a 4, se transferirán a esa organización o persona. Desde el momento de la transferencia, las letras b) y c) se aplicarán a esa organización o persona.

g) Cuando la CAO finalice su operación, todos los registros conservados serán transferidos de la siguiente manera:

   1) los registros a que se refiere la letra a), apartado 1, se transferirán al último propietario o cliente de la aeronave o del elemento respectivo o se almacenarán como especifique la autoridad competente;

   2) los registros a que se refiere la letra a), apartados 2 a 4, se transferirán al propietario de la aeronave.

CAO.A.095 Atribuciones de la organización

La CAO tendrá las siguientes atribuciones:

a) Mantenimiento

   1) Realizar el mantenimiento de cualquier aeronave o elemento para el cual esté aprobada, en los centros relacionados en el certificado de aprobación y en la memoria de aeronavegabilidad combinada.

2) Organizar la prestación de servicios especializados en otra organización debidamente cualificada bajo el control de la CAO, de conformidad con los procedimientos apropiados establecidos en la memoria de aeronavegabilidad combinada y aprobada por la autoridad competente.

3) Realizar el mantenimiento de cualquier aeronave o elemento para el que esté aprobada en cualquier localización, cuando la necesidad de dicho mantenimiento se deba a que la aeronave no es utilizable o a la necesidad de que ocasionalmente deba prestarse apoyo al mantenimiento de línea, de conformidad con las condiciones especificadas en la memoria de aeronavegabilidad combinada.

4) Expedir certificados de aptitud para el servicio al término del mantenimiento, de conformidad con los puntos CAO.A.065 o CAO.A.070.

b) Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

1) Gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de cualquier aeronave para la que esté aprobada.

2) Aprobar el programa de mantenimiento de la aeronave de conformidad con la letra b), apartado 2, del punto ML.A.302, en el caso de las aeronaves gestionadas en virtud del anexo V ter (parte ML).

3) Realizar tareas limitadas de mantenimiento de la aeronavegabilidad con cualquier organización contratada que trabaje en el marco de su sistema de calidad, según figura en el certificado de aprobación.

4) Prorrogar, en virtud de la letra f) del punto M.A.901 del anexo I (parte M) o de la letra c) del punto ML.A.901 del anexo V ter (parte ML), un certificado de revisión de la aeronavegabilidad que haya sido expedido por la autoridad competente, por otra CAO o por una CAMO.

c) Revisión de la aeronavegabilidad:

1) Una CAO cuya sede social se encuentre en uno de los Estados miembros, cuya aprobación incluya las atribuciones a que se refiere la letra b), puede ser aprobada para llevar a cabo revisiones de la aeronavegabilidad, de conformidad con el punto M.A.901 del anexo I (parte M) o el punto ML.A.903 del anexo V ter (parte ML), según corresponda, y:

i) expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad relacionado o una recomendación para la expedición de dicho certificado;

ii) prorrogar la validez de un certificado de revisión de la aeronavegabilidad existente.

2) Una CAO cuya sede social se encuentre en uno de los Estados miembros, cuya aprobación incluya las atribuciones a que se refiere la letra a), puede ser aprobada para llevar a cabo revisiones de la aeronavegabilidad, de conformidad con el punto ML.A.903 del anexo V ter (parte ML), y emitir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad relacionado.

d) Autorización de vuelo

Una CAO cuya sede social se encuentre en uno de los Estados miembros, cuya aprobación incluya las atribuciones a que se refiere la letra c), puede ser aprobada para expedir autorizaciones de vuelo de conformidad con la letra d) del punto 21.A.711 del anexo I (parte 21) del Reglamento (CE) n.º 748/2012, para aquellas aeronaves para las que puede expedir el certificado de revisión de la aeronavegabilidad cuando acredite la conformidad con las condiciones de vuelo aprobadas, con arreglo a un procedimiento adecuado dispuesto en la memoria de aeronavegabilidad combinada.

e) Una CAO puede ser aprobada para una o más atribuciones.

CAO.A.100 Sistema de calidad y revisión organizativa

a) Para garantizar que la CAO continúa cumpliendo los requisitos de este anexo, esta organización establecerá un sistema de calidad y designará un director de calidad.

b) El sistema de calidad supervisará la realización de las actividades de la organización que abarca este anexo. Supervisará, en particular:

1) que todas esas actividades se realicen de conformidad con los procedimientos aprobados;

2) que todas las tareas de mantenimiento contratadas se lleven a cabo de acuerdo con lo establecido en el contrato;

3) que la organización continúe cumpliendo los requisitos de este anexo.

c) Los registros de esa supervisión se conservarán durante al menos los dos años previos.

d) Cuando una organización titular de una aprobación como CAO sea aprobada además de conformidad con un anexo distinto al presente anexo, el sistema de calidad puede combinarse con el exigido por el otro anexo.

e) Una CAO será considerada como una CAO pequeña cuando se cumpla una de las siguientes condiciones:

1) El ámbito de la CAO solo abarca aeronaves cubiertas por la parte ML.

2) La CAO no tiene más de diez trabajadores equivalentes a jornada completa que participan en tareas de mantenimiento.

3) La CAO no tiene más de cinco trabajadores equivalentes a jornada completa que participan en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

f) En el caso de una CAO pequeña, el sistema de calidad puede ser sustituido por revisiones organizativas periódicas, sujeto a la aprobación de la autoridad competente. En este caso, la CAO no contratará tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con otras partes.

CAO.A.105 Cambios en la organización

a) Para que la autoridad competente pueda determinar si continúa cumpliendo esta parte, la organización de mantenimiento aprobada deberá notificar a la autoridad competente cualquier propuesta para realizar los cambios siguientes, antes de que se lleven a cabo:

1) cambios que afecten a la información contenida en el certificado de aprobación expuesto en el apéndice I y en las condiciones de aprobación de este anexo;

2) cambios de las personas a que se refieren las letras a) y b) del punto CAO.A.035;

3) cambios en los tipos de aeronaves que abarca el ámbito de los trabajos a que se refiere la letra a), apartado 1, del punto CAO.A.020 en el caso de los aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) superior a 2 730 kg y en el caso de los helicópteros con una MTOM superior a 1 200 kg o certificados para más de cuatro ocupantes;

4) cambios en el ámbito de los trabajos a que se refiere la letra a), apartado 2, del punto CAO.A.020 en el caso de los motores de turbina completos;

5) cambios en el procedimiento de control establecido en la letra b) del presente punto.

b) Cualquier otro cambio en los centros, instalaciones, equipos, herramientas, materiales, procedimientos, ámbito de los trabajos y personal será controlado por la CAO mediante un procedimiento de control establecido en la memoria de aeronavegabilidad combinada. La CAO presentará una descripción de esos cambios y las modificaciones correspondientes de la memoria de aeronavegabilidad combinada a la autoridad competente en un plazo de quince días desde la fecha en que tuvo lugar el cambio.

CAO.A.110 Continuidad de la validez

a) Se expedirá una aprobación de duración indefinida que será válida siempre que:

1) la organización siga cumpliendo los requisitos de este anexo, en particular, la forma en que se gestionan las incidencias de conformidad con el punto CAO.A.115;

2) la autoridad competente tenga acceso a la organización para determinar si se siguen cumpliendo los requisitos del presente anexo;

3) la autoridad competente no haya renunciado a la aprobación o la haya revocado.

b) Tras la renuncia o revocación de la aprobación, el organismo devolverá el certificado de aprobación a la autoridad competente.

CAO.A.115 Incidencias

a) Una incidencia de nivel 1 es cualquier incumplimiento significativo de los requisitos de la parte CAO que reduzca el estándar de seguridad y que ponga seriamente en peligro la seguridad del vuelo.

b) Una incidencia de nivel 2 es cualquier incumplimiento de los requisitos de la Parte CAO que podría reducir el estándar de seguridad y quizás poner en peligro la seguridad del vuelo.

c) Tras recibir la notificación de una incidencia de conformidad con el punto CAO.B.060, la CAO adoptará un plan de medidas correctoras y demostrará a satisfacción de la autoridad competente que ha adoptado las medidas correctoras necesarias para abordar la incidencia en el plazo establecido por esa autoridad.

SECCIÓN B

REQUISITOS DE LA AUTORIDAD

CAO.B.010 Ámbito de aplicación

En esta sección se establecen los requisitos administrativos que deben cumplir las autoridades competentes en relación con los requisitos para organizaciones establecidos en la sección A.

CAO.B.017 Medios de cumplimiento

a) La Agencia desarrollará medios de cumplimiento aceptables (!!! Unknown OG !!!AMC») que puedan utilizarse para demostrar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

b) Para demostrar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, pueden usarse medios alternativos de cumplimiento.

c) La autoridad competente establecerá un sistema para evaluar de forma coherente que todos los medios alternativos de cumplimiento utilizados por las organizaciones bajo su vigilancia permiten determinar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.

d) La autoridad competente evaluará todos los medios alternativos de cumplimiento propuestos por una organización de conformidad con el punto CAO.A.017 mediante el análisis de la documentación proporcionada y, en caso de considerarse necesario, mediante la realización de una inspección de dicha organización.

Si la autoridad competente considera que los medios alternativos de cumplimiento se ajustan al Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, deberá sin demora indebida:

1) notificar al solicitante que pueden usarse los medios de cumplimiento alternativos y, si procede, modificar la aprobación o el certificado del solicitante en consecuencia;

2) notificar a la Agencia su contenido, adjuntando copias de toda la documentación pertinente.

CAO.B.020 Conservación de registros

a) La autoridad competente establecerá un sistema de mantenimiento de registros que permita la trazabilidad del proceso de expedición, continuación, cambio, suspensión o revocación de cada certificado expedido.

b) Los registros de la autoridad competente relacionados con la vigilancia de las organizaciones aprobadas de conformidad con este anexo incluirán, como mínimo:

1) la solicitud de autorización de la organización;

2) el certificado de aprobación de la organización, incluidos los posibles cambios;

3) una copia del programa de auditorías de la organización, que enumere las fechas en las que se llevaron a cabo las auditorías y cuándo están programadas;

4) los registros de vigilancia permanente, incluidos todos los registros de auditoría, como se establece en el punto CAO.B.055;

5) todas las incidencias, las medidas necesarias para cerrar una incidencia y las recomendaciones;

6) las copias de toda la correspondencia pertinente con la organización;

7) los detalles de cualquier exención de conformidad con el punto CAO.B.035 y de medidas de ejecución;

8) cualquier informe emitido por otras autoridades competentes en relación con la vigilancia de la organización;

9) la memoria de aeronavegabilidad combinada y sus modificaciones;

10) las copias de cualquier otro documento aprobado por la autoridad competente.

c) El plazo de conservación de los registros enumerados en la letra b) será al menos de cinco años.

d) Los registros deberán ponerse a disposición de la autoridad competente de otro Estado miembro o de la Agencia, previa petición.

CAO.B.025 Intercambio mutuo de información

a) Cuando sea necesario para la realización de sus tareas según el presente Reglamento, las autoridades competentes intercambiarán información.

b) Si se produce una amenaza potencial a la seguridad que afecte a varios Estados miembros, las autoridades competentes de los Estados en cuestión se prestarán asistencia mutua en el despliegue de las medidas de vigilancia necesarias.

CAO.B.030 Responsabilidades

La autoridad competente realizará las inspecciones e investigaciones necesarias con el objetivo de verificar y garantizar que las organizaciones de las que es responsable en virtud del punto CAO.1 cumplan los requisitos de la sección A de este anexo.

CAO.B.035 Exenciones

Cuando un Estado miembro otorgue una exención de los requisitos de este anexo en virtud del apartado 2 del artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139, la autoridad competente registrará la exención. Conservará estos registros como se establece en la letra b), apartado 6, del punto CAO.B.020.

CAO.B.040 Solicitud

Cuando las instalaciones de la CAO estén emplazadas en más de un Estado miembro, el procedimiento de certificación inicial y la vigilancia permanente de la aprobación deberá realizarse en cooperación con las autoridades competentes designadas por los Estados miembros en cuyo territorio estén ubicadas las demás instalaciones.

CAO.B.045 Procedimiento de certificación inicial

a) Cuando se haya determinado que la organización cumple los requisitos expuestos en las letras a) y b) del punto CAO. A.035, la autoridad competente notificará formalmente al solicitante sobre la aceptación del personal.

b) La autoridad competente deberá asegurar que los procedimientos que se especifican en la memoria de aeronavegabilidad combinada cumplen con la sección A, y que el director responsable ha firmado la declaración de compromiso a que se refiere la letra a), apartado 1, del punto CAO.A.025.

c) La autoridad competente verificará que la organización cumple la sección A.

d) La autoridad competente convocará una reunión con el director responsable al menos una vez durante la investigación para la aprobación, con el objetivo de garantizar que comprende plenamente la importancia de la aprobación y de la declaración a que se refiere la letra a), apartado 1, del punto CAO.A.025.

e) Todas las incidencias de conformidad con el punto CAO.B.060 serán confirmadas por escrito a la organización solicitante.

g) Antes de expedir la aprobación, la autoridad competente cerrará todas las incidencias después de que la organización las haya corregido.

h) No obstante lo dispuesto en las letras a) a g) y en la letra a) del punto CAO.B.50, en el caso de las organizaciones que soliciten una aprobación de conformidad con este anexo sobre la base de una aprobación de organización existente expedida en virtud de la subparte F o de la subparte G del anexo I (parte M) o el anexo II (parte 145), de conformidad con el apartado 4 del artículo 4, la autoridad competente deberá:

1) emitir una aprobación de conformidad con este anexo por medio del Formulario EASA 3-CAO recogido en el apéndice I de este anexo;

2) en un plazo de dos años desde la fecha en que expidió la aprobación a que se refiere el apartado 1, verificar que la organización implicada cumple los requisitos de este anexo para las atribuciones de las que es titular.

CAO.B.050 Expedición del certificado inicial

a) Cuando la autoridad competente haya determinado que el solicitante cumple con el punto CAO.B.45, expedirá el certificado por medio del modelo de Formulario EASA 3-CAO recogido en el apéndice I y especificará las condiciones de aprobación.

b) La autoridad competente incluirá el número de referencia de la CAO, como se especifica en el modelo del Formulario EASA 3-CAO recogido en el apéndice I.

CAO.B.055 Vigilancia permanente

a) La autoridad competente establecerá y mantendrá actualizado un programa de vigilancia que especifique todas las CAO a las que ha expedido un certificado y las fechas en las que ha auditado o programado auditar esas CAO.

b) La autoridad competente auditará, en periodos no superiores a veinticuatro meses, cada CAO a la que ha expedido una aprobación. Esas auditorías se concentrarán, en particular, en los cambios de las organizaciones notificados de conformidad con el procedimiento que se especifica en la letra b) del punto CAO.A.105.

c) Una muestra relevante de las aeronaves gestionadas por la CAO, si la organización está aprobada para ello, será inspeccionada en cada periodo de veinticuatro meses. El tamaño de la muestra lo decidirá la autoridad competente basándose en los resultados de las auditorías anteriores y de las inspecciones de producto previas.

d) La autoridad competente confirmará por escrito cualquier incidencia durante esas auditorías a la CAO.

e) La autoridad competente deberá registrar las incidencias durante esas auditorías, las medidas necesarias para cerrar las incidencias y las recomendaciones emitidas.

f) La autoridad competente celebrará una reunión con el director responsable de la CAO al menos una vez cada veinticuatro meses.

CAO.B.060 Incidencias

a) Si durante las auditorías o por otros medios se detectan pruebas de disconformidad con la parte CAO, la autoridad competente emprenderá las siguientes acciones:

   1) en el caso de incidencias de nivel 1, la autoridad competente emprenderá acciones inmediatas para revocar, limitar o suspender, en todo o en parte en función del alcance de la incidencia de nivel 1, la aprobación de la CAO, hasta que la organización adopte medidas correctivas adecuadas; y

   2) para las incidencias de nivel 2, la autoridad competente otorgará un periodo de medidas correctoras no superior a tres meses, que se ajuste a la naturaleza de la incidencia; en ciertas circunstancias, al finalizar este primer periodo y sujeto a la naturaleza de la incidencia, la autoridad competente puede prorrogar este periodo de tres meses sujeto a un plan satisfactorio de medidas correctoras.

b) La autoridad competente tomará medidas para suspender total o parcialmente la aprobación en caso de incumplimiento en el plazo establecido por la autoridad competente.

CAO.B.065 Cambios

a) Al recibir una solicitud de modificación de conformidad con la letra a) del punto CAO.A.105, la autoridad competente verificará la conformidad de la organización con los requisitos aplicables antes de expedir la aprobación.

b) La autoridad competente puede indicar en qué condiciones podrá operar la CAO durante la modificación, a menos que la autoridad competente determine que la certificación de la organización debe ser suspendida debido a la naturaleza o el alcance de los cambios.

c) En el caso de cambios que no requieran una aprobación previa, la autoridad competente evaluará durante las actividades de vigilancia si la CAO cumple con el procedimiento de control aprobado previsto en la letra b) del punto CAO.A.105 y con los requisitos aplicables.

CAO.B.070 Suspensión, limitación y revocación

La autoridad competente:

a) suspenderá una autorización por motivos razonables en caso de un riesgo potencial para la seguridad; o

b) suspenderá, revocará o limitará una aprobación de conformidad con el punto CAO.B.060.

Apéndice I

Certificado de organización de aeronavegabilidad combinada (CAO) – Formulario EASA 3-CAO

a) Dentro de las clases y habilitaciones de aprobación establecidas por la autoridad competente, el ámbito de los trabajos especificado en la memoria de aeronavegabilidad combinada define los límites exactos de la aprobación. Por lo tanto, es esencial que coincidan las clases y habilitaciones de aprobación y el alcance de los trabajos de la organización.

b) Una habilitación de tipo aeronave, en relación con las atribuciones de mantenimiento, faculta a la CAO para realizar tareas de mantenimiento en la aeronave y en cualquier elemento (incluidos los motores), de acuerdo con los datos de mantenimiento de la aeronave o si así lo ha acordado la autoridad competente con arreglo a los datos de mantenimiento de los elementos, exclusivamente cuando tales elementos estén montados en la aeronave. No obstante, dicha CAO cualificada para aeronaves podrá retirar temporalmente un elemento para su mantenimiento, a fin de mejorar el acceso al mismo, excepto cuando dicha retirada haga necesario un mantenimiento adicional que no pueda acogerse a los requisitos de la letra b). Esto estará sujeto a un procedimiento de control en la memoria de aeronavegabilidad combinada que debe ser aprobada por la autoridad competente.

c) Una habilitación de tipo motores (de turbina, de pistón o eléctricos) faculta a la CAO para realizar tareas de mantenimiento en el motor no instalado y en los elementos del motor, de acuerdo con los datos de mantenimiento del motor o, si así lo ha acordado la autoridad competente, con arreglo a los datos de mantenimiento de los elementos, exclusivamente cuando tales elementos estén montados en el motor. No obstante, dicha CAO cualificada para motores podrá retirar temporalmente un elemento para su mantenimiento, a fin de mejorar el acceso al mismo, excepto cuando dicha retirada haga necesario un mantenimiento adicional que no pueda acogerse a los requisitos de la letra c). Una CAO cualificada para motores también puede realizar tareas de mantenimiento en un motor instalado durante el mantenimiento de base y de línea, sujeto al procedimiento de control de la memoria de aeronavegabilidad combinada que debe ser aprobada por la autoridad competente.

d) Una habilitación de tipo elementos (distintos a motores completos) faculta a la CAO para realizar tareas de mantenimiento en elementos no instalados (excluidos motores completos) destinados a su instalación en la aeronave o el motor. Esta CAO también puede realizar tareas de mantenimiento en un elemento instalado (distinto a motores completos) durante el mantenimiento de base y de línea o en una instalación de mantenimiento de motores, sujeto al procedimiento de control de la memoria de aeronavegabilidad combinada que debe ser aprobada por la autoridad competente.

e) Una habilitación de tipo ensayos no destructivos es una habilitación independiente no relacionada necesariamente con una aeronave, un motor u otro elemento específicos. La habilitación de tipo ensayos no destructivos es necesaria solo para una CAO que realiza ensayos no destructivos como una tarea concreta para otra organización. Una CAO aprobada con una habilitación de tipo aeronave, motores o elementos puede realizar ensayos no destructivos en productos para los que realiza el mantenimiento, sujeto a que la memoria de aeronavegabilidad combinada contenga procedimientos de ensayos no destructivos, sin necesidad de contar con una habilitación de tipo ensayos no destructivos.

[ESTADO MIEMBRO]

Un Estado miembro de la Unión Europea (**)

CERTIFICADO DE ORGANIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD COMBINADA

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].CAO.[XXXX]

En virtud del 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 del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, y siempre que se cumplan las condiciones especificadas a continuación, la [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)] certifica por la presente a:

[NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

como organización de aeronavegabilidad combinada de conformidad con la sección A del anexo V *quinquies* (parte CAO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

CONDICIONES:

a) la presente aprobación se limita a lo especificado en la sección sobre las condiciones de la aprobación adjuntas, y en la sección sobre el «Ámbito de los trabajos» de la memoria de aeronavegabilidad combinada aprobada que se menciona en la Sección A del anexo V quinquies (parte CAO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014; y

b) esta aprobación requiere el cumplimiento de los procedimientos que se especifican en la memoria de aeronavegabilidad combinada aprobada; y

c) la presente aprobación será válida siempre que la organización de aeronavegabilidad combinada aprobada cumpla lo establecido en el anexo V quinquies (parte CAO) del Reglamento (CE) n.º 1321/2014; y

d) cuando la organización de aeronavegabilidad combinada aprobada contrate, de conformidad con su sistema de calidad, el servicio de una o varias organizaciones, la presente aprobación será válida siempre que dicha organización u organizaciones cumplan las obligaciones contractuales aplicables; y

e) la presente aprobación es válida por tiempo indefinido siempre que se cumplan las condiciones arriba señaladas, a menos que sea sustituida, suspendida o revocada, o su titular renuncie a ella.

Fecha de expedición original del certificado de aprobación: .....

Fecha de esta revisión del certificado de aprobación: .....

Revisión n.º: .....

Firma: .....

Para la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

(*) o EASA, si es la autoridad competente
(**) suprímase para los Estados no miembros de la UE o para EASA

Formulario EASA 3-CAO, edición 1

CONDICIONES DE LA APROBACIÓN DE LA ORGANIZACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD COMBINADA

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)].CAO.XXXX

Organización: [NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

CLASE	**HABILITACIÓN**	**ATRIBUCIONES** (***)
AERONAVE (**)	Aeronaves que no sean motopropulsadas complejas (**)	☐ Mantenimiento ☐ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ☐ Revisión de la aeronavegabilidad ☐ Autorización de vuelo
	Aviones con una masa máxima de despegue (MTOM) igual o inferior a 2 730 kg (**)	☐ Mantenimiento ☐ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ☐ Revisión de la aeronavegabilidad ☐ Autorización de vuelo
	Helicópteros que no sean aeronaves motopropulsadas complejas (**)	☐ Mantenimiento ☐ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ☐ Revisión de la aeronavegabilidad ☐ Autorización de vuelo
	Helicópteros con una MTOM igual o inferior a 1 200 kg, certificados para un máximo de hasta cuatro ocupantes (**)	☐ Mantenimiento ☐ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ☐ Revisión de la aeronavegabilidad ☐ Autorización de vuelo
	Dirigibles (**)	☐ Mantenimiento ☐ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ☐ Revisión de la aeronavegabilidad ☐ Autorización de vuelo
	Globos aerostáticos (**)	☐ Mantenimiento ☐ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ☐ Revisión de la aeronavegabilidad ☐ Autorización de vuelo
	Planeadores (**)	☐ Mantenimiento ☐ Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ☐ Revisión de la aeronavegabilidad ☐ Autorización de vuelo
ELEMENTOS (**)	Motores de turbina completos (**)	☐ Mantenimiento
	Motores de pistón completos (**)	
	Motores eléctricos (**)	
	Elementos distintos a motores completos (**)	
SERVICIOS ESPECIALIZADOS (**)	Ensayos no destructivos (**)	☐ Ensayos no destructivos Especifique los métodos concretos de los ensayos no destructivos

LIMITACIONES **(inclúyase únicamente en el caso de organizaciones cualificadas para aviones, helicópteros o motores completos, si solo cuentan con una persona que lleva a cabo la planificación y realización de todas las tareas de mantenimiento)**
Las siguientes tareas de mantenimiento están excluidas del ámbito de los trabajos (***): — mantenimiento de aviones equipados con un motor de turbina; — mantenimiento de helicópteros equipados con un motor de turbina o con más de un motor de pistón; y — mantenimiento de motores de pistón completos de 450 caballos de fuerza o superior, y de motores de turbina completos.

Lista de organizaciones que trabajan con un sistema de calidad (***)

Las presentes condiciones de aprobación se limitan a los productos, los componentes, los equipos y las actividades especificados en la sección sobre el «ámbito de los trabajos» de la memoria de aeronavegabilidad combinada aprobada,

Referencia de la memoria de aeronavegabilidad combinada:.....

Fecha de expedición original de la memoria: .....

Fecha de la última revisión aprobada: ..... Revisión n.º: .....

Firma: .....

Por la autoridad competente: [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)]

(*) o EASA, si es la autoridad competente
(**) suprímase según proceda si la organización no está aprobada
(***) rellénese según corresponda

Formulario EASA 3-CAO, edición 1»

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1384 DE LA COMISIÓN

de 24 de julio de 2019

por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 965/2012 y (UE) n.º 1321/2014 en lo que respecta a la utilización de las aeronaves enumeradas en un certificado de operador aéreo para operaciones no comerciales y operaciones especializadas, al establecimiento de requisitos operativos para la realización de los vuelos de verificación de mantenimiento, al establecimiento de normas relativas a las operaciones no comerciales con tripulación reducida de cabina a bordo y a la introducción de actualizaciones de redacción en relación con los requisitos de las operaciones aéreas

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ([1]), y en particular su artículo 17, apartado 1, y su artículo 31,

Considerando lo siguiente:

(1) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión ([2]) establece disposiciones de aplicación para las operaciones de transporte aéreo comercial («CAT»), para las operaciones no comerciales de aeronaves motopropulsadas complejas y de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas, para las operaciones comerciales especializadas y las operaciones no comerciales especializadas, así como para determinadas operaciones comerciales especializadas de alto riesgo. Dichas disposiciones no tienen en cuenta el hecho de que una aeronave puede llevar a cabo distintos tipos de operaciones durante su vida útil.

(2) Por tanto, para trasladar la utilización de la aeronave de las operaciones CAT a las operaciones no comerciales o las operaciones especializadas, deben introducirse nuevas disposiciones que permitan su uso continuo. Dichas disposiciones deben ser lo suficientemente flexibles como para permitir el uso de la misma aeronave por parte de operadores que realicen operaciones no comerciales o especializadas, sin eliminar la aeronave del certificado de operador aéreo («AOC», por sus siglas en inglés). Este nuevo marco operativo también debe garantizar una aplicación correcta y una supervisión eficaz de esas operaciones, sin afectar a su seguridad.

(3) De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012, la autoridad competente debe aprobar los diferentes procedimientos operativos que el titular de un AOC aplique a sus distintas operaciones no comerciales. Este requisito provoca que los titulares de un AOC y los operadores no comerciales reciban un trato desigual para el mismo tipo de operaciones, por lo que debe suprimirse para garantizar la coherencia normativa.

(4) Sobre la base de las recomendaciones de seguridad y las observaciones de los Estados miembros y de las partes interesadas, como las relativas a las inspecciones de normalización, la Comisión considera que el Reglamento (UE) n.º 965/2012 debe actualizarse para reflejar el estado actual de la técnica y las mejores prácticas en relación con una serie de requisitos de las operaciones aéreas. Deben introducirse modificaciones en la redacción para actualizar varias referencias a los reglamentos derogados, a saber, el Reglamentos (CE) n.º 2042/2003 de la Comisión ([3]) y el Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ([4]). Además, debe añadirse texto adicional para aclarar ciertas disposiciones existentes.

([1]) DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.
([2]) Reglamento (UE) n.º 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) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).
([3]) Reglamento (CE) n.º 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, 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 (DO L 315 de 28.11.2003, p. 1).
([4]) Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (DO L 79 de 19.3.2008, p. 1).

(5) Se han producido varios accidentes o incidentes aéreos en vuelos realizados con aeronaves que acababan de ser sometidas a un mantenimiento incompleto o inadecuado o en vuelos realizados para verificar si el mantenimiento de la aeronave era el adecuado («vuelos de verificación de mantenimiento»). En vista del accidente del Airbus A320-232 que tuvo lugar el 27 de noviembre de 2008 frente a la costa de Canet-Plage (Francia), el Reglamento (UE) n.º 965/2012 debe modificarse para definir con precisión dicha categoría de vuelos y fijar, en caso necesario, los requisitos mínimos aplicables a las tripulaciones de vuelo y los procedimientos que deben observarse en la preparación y la realización de tales vuelos.

(6) Además, deben introducirse requisitos menos estrictos para las operaciones no comerciales sin tripulación de cabina de servicio a bordo en el caso de aquellas aeronaves que tengan una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros («MOPSC») superior a diecinueve pasajeros y de que transporten un máximo de diecinueve pasajeros, siempre que se cumplan determinadas condiciones. Los operadores únicamente pueden aplicar estos requisitos menos estrictos cuando los combinen con medidas adecuadas de mitigación de los riesgos de tales operaciones.

(7) El Reglamento (UE) n.º 965/2012 exige que los operadores CAT den instrucciones a los pasajeros y les faciliten una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas el funcionamiento de los equipos de emergencia y las salidas que pudieran tener que llegar a utilizar. El Reglamento debe incluir una nueva definición de las salidas de emergencia.

(8) Por consiguiente, debe modificarse el Reglamento (CE) n.º 965/2012 de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

(9) Cuando se traslade la utilización de una aeronave de las operaciones CAT a las operaciones no comerciales o las operaciones especializadas, el responsable de mantener la aeronavegabilidad de la aeronave objeto de dicha modificación debe seguir siendo el titular del AOC. Por tanto, el anexo I (parte M) y el anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ([5]) deben modificarse en consecuencia.

(10) La Agencia elaboró proyectos de disposiciones de aplicación y los presentó a la Comisión en forma de dictámenes ([6]), de conformidad con los artículos 75 y 76 del Reglamento (UE) 2018/1139.

(11) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité a que se refiere el artículo 127 del Reglamento (UE) 2018/1139.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) n. 965/2012

El Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifica como sigue:

1) En el artículo 2, el punto 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7) "operación especializada": cualquier operación distinta de una operación de transporte aéreo comercial en la que se utiliza una aeronave para actividades especializadas, como agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea, y vuelos de verificación de mantenimiento;».

2) En el artículo 6, apartado 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) vuelos que no transportan pasajeros ni carga alguna cuando el avión o el helicóptero se traslade con fines de renovación, reparación, inspección, entrega, exportación o fines similares, siempre que la aeronave no figure en un certificado de operador aéreo o en una declaración.».

([5]) Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

([6]) Dictamen n.º 4/2017 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 29 de junio de 2017, relativo a un proyecto de Reglamento de la Comisión sobre la revisión de las normas relativas a las operaciones aéreas y al mantenimiento de la aeronavegabilidad, y Dictamen n.º 1/2017 de la Agencia Europea de Seguridad Aérea, de 7 de marzo de 2017, relativo a un proyecto de Reglamento de la Comisión sobre la revisión de las normas relativas a las operaciones aéreas en relación con los vuelos de verificación de mantenimiento.

3) Se inserta el artículo 9 *bis bis* siguiente:

«*Artículo 9* bis bis

Requisitos aplicables a la tripulación de vuelo en los vuelos de verificación de mantenimiento

El piloto que haya actuado, antes del 20 de agosto de 2019, como piloto al mando en un vuelo de verificación de mantenimiento que, de conformidad con la definición del punto SPO.SPEC.MCF.100 del anexo VIII, esté clasificado como vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A", obtendrá reconocimiento a efectos del cumplimiento del punto SPO.SPEC.MCF.115, letra a), punto 1), de dicho anexo. En ese caso, el operador garantizará que el piloto al mando reciba instrucciones sobre cualquier diferencia que se haya detectado entre las prácticas operativas establecidas antes del 20 de agosto de 2019 y las obligaciones establecidas en las secciones 5 y 6 de la subparte E del anexo VII del presente Reglamento, incluidas las derivadas de los procedimientos relacionados determinados por el operador.».

4) Los anexos I, II, III, IV, V, VI, VII y VIII se modifican de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2

Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 1321/2014

El anexo I (parte M) y el anexo V *ter* (parte ML) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifican de conformidad con el anexo II del presente Reglamento.

Artículo 3

Entrada en vigor y aplicación

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 24 de julio de 2019.

Por la Comisión

El Presidente

Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

Los anexos I, II, III, IV, V, VI, VII y VIII del Reglamento (UE) n.º 965/2012 se modifican como sigue:

1) El anexo I (parte DEF) se modifica como sigue:

a) el punto 17 se sustituye por el texto siguiente:

«17) "categoría A, con respecto a los helicópteros": un helicóptero multimotor diseñado con características de aislamiento de los motores y los sistemas especificados en la especificación de certificación aplicable y apto para ser utilizado en operaciones en que se usen datos de despegue y aterrizaje anotados de acuerdo con el concepto de fallo de motor crítico que asegura un área de superficie designada adecuada y capacidad de performance adecuada para continuar el vuelo en condiciones de seguridad o para un despegue interrumpido seguro;»;

b) se inserta el punto 45 *bis* siguiente:

«45 *bis*) "salida de emergencia": un punto de salida instalado en la aeronave que ofrece las máximas oportunidades para la evacuación de la cabina y de la cabina de vuelo en un período de tiempo adecuado y que incluye una puerta a nivel del suelo, una salida de ventanilla o cualquier otro tipo de salida, como una escotilla en el compartimento de la tripulación de vuelo o una salida en el cono de cola;»;

c) se inserta el punto 48 *bis* siguiente:

«48 *bis*) "miembro de la tripulación de vuelo": un miembro de la tripulación, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el período de actividad de vuelo;»;

d) se inserta el punto 49 *bis* siguiente:

«49 *bis*) "encargado de operaciones de vuelo" o "despachador de vuelo": persona designada por el operador para ejercer el control y la supervisión de las operaciones de vuelo, que está debidamente cualificada y que apoya, mediante instrucciones o ayuda (o ambas), al piloto al mando en la realización segura del vuelo;»;

e) se inserta el punto 76 *bis* siguiente:

«76 *bis*) "vuelo de verificación de mantenimiento ('MCF')": vuelo de una aeronave que posee un certificado de aeronavegabilidad o una autorización de vuelo que se lleva a cabo para detectar problemas o comprobar el funcionamiento de uno o varios sistemas, componentes o equipos después de una operación de mantenimiento en caso de que dicho funcionamiento no pueda comprobarse en los controles en tierra, y que se lleva a cabo en cualquiera de las situaciones siguientes:

a) si así lo exigen el manual de mantenimiento de la aeronave u otros datos de mantenimiento emitidos por el titular de la aprobación de diseño que sea responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

b) tras una operación de mantenimiento, si así lo requiere el operador o si así lo propone la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

c) si así lo solicita la organización de mantenimiento para verificar si una rectificación de defectos ha resultado satisfactoria;

d) para contribuir a localizar o detectar averías;»;

f) se insertan los puntos 95 *bis* y 95 *ter* siguientes:

«95 *bis*) "sistema de dispositivos de transporte de personal ('PCDS')": sistema que incluye uno o varios dispositivos fijados a una grúa o a un gancho de carga o montados en la estructura del giroavión en operaciones de transporte externo de personas con helicópteros ("HEC") o en operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate ("HHO"). Los dispositivos tienen la capacidad estructural y las características necesarias para transportar ocupantes fuera del helicóptero, como un arnés de seguridad con o sin mecanismo de liberación rápida y correa con una argolla de conexión, una cesta rígida o una jaula;

95 *ter*) "sistema de dispositivos simples de transporte de personal ('PCDS' simple)": PCDS que cumple las siguientes condiciones:

a) cumple una norma armonizada con arreglo al Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) o a la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (**);

b) ha sido diseñado para sujetar un máximo de una persona (por ejemplo, un operador con grúa o gancho de carga, un especialista o un fotógrafo) dentro de la cabina, o un máximo de dos personas fuera de ella;

c) no es una estructura rígida, como una jaula, una plataforma o una cesta;

(*) Reglamento (UE) 2016/425 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 2016, relativo a los equipos de protección individual y por el que se deroga la Directiva 89/686/CEE del Consejo (DO L 81 de 31.3.2016, p. 51).

(**) Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (DO L 157 de 9.6.2006, p. 24).»;

g) se inserta el punto 103 *ter* siguiente:

«103 *ter*) "reglas del aire": las normas establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión (*);

(*) Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (DO L 281 de 13.10.2012, p. 1).».

2) El anexo II (parte ARO) se modifica como sigue:

a) el punto ARO.GEN.120 se modifica como sigue:

i) las letras a), b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«a) La Agencia elaborará los medios aceptables de cumplimiento ("AMC") que puedan utilizarse para determinar el cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1139 y de sus actos delegados y de ejecución.

b) Podrán utilizarse otros medios de cumplimiento para determinar la conformidad con el Reglamento (UE) 2018/1139 y con sus actos delegados y de ejecución.

c) La autoridad competente instaurará un sistema para evaluar de forma coherente si los medios de cumplimiento alternativos utilizados por ella, o por las organizaciones y personas bajo su supervisión, cumplen el Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución. Dicho sistema incluirá procedimientos para limitar, revocar o modificar los medios de cumplimiento alternativos autorizados, si la autoridad competente ha demostrado que dichos medios no cumplen el Reglamento (UE) 2018/1139 y los actos delegados y de ejecución adoptados con arreglo a él.»;

ii) en el párrafo tercero de la letra d), se suprime el punto 3;

b) en el punto ARO.GEN.135, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), la autoridad competente aplicará un sistema para recabar, analizar y difundir adecuadamente la información sobre seguridad.

(*) Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión (DO L 122 de 24.4.2014, p. 18).»;

c) en el punto ARO.GEN.300, letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) la conformidad permanente con los requisitos aplicables de las organizaciones que haya certificado, las operaciones especializadas que haya autorizado y las organizaciones de las que haya recibido una declaración;»;

d) en el punto ARO.GEN.350, letra d), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4) La autoridad competente registrará todas las constataciones que haya establecido o que se le hayan comunicado con arreglo a la letra e) y, si fuera aplicable, las medidas de cumplimiento que haya aplicado, así como todas las medidas correctoras y la fecha de cierre de actuación para las constataciones.»;

e) el punto ARO.OPS.110 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) ORO.AOC.110 e), para la cesión en arrendamiento sin tripulación de una aeronave a cualquier operador, excepto en los casos especificados en el punto ORO.GEN.310 del anexo III;»;

ii) la letra b) se modifica como sigue:

— el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) el arrendador esté sujeto a una prohibición de explotación con arreglo al Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo (*);

(*) Reglamento (CE) n.º 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, y por el que se deroga el artículo 9 de la Directiva 2004/36/CE (DO L 344 de 27.12.2005, p. 15)»;

— se añade el punto 3 siguiente:

«3) la autorización expedida de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión (*) haya sido suspendida, revocada o se haya renunciado a ella.

(*) Reglamento (UE) n.º 452/2014 de la Comisión, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 133 de 6.5.2014, p. 12).»;

iii) en la letra d), los puntos 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1) existe la coordinación apropiada con la autoridad competente responsable de la supervisión continua de la aeronave, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión (*), o para la explotación de la aeronave, si no se trata de la misma autoridad;

2) que la aeronave se elimina oportunamente del AOC del operador, excepto en los casos especificados en el punto ORO.GEN.310 del anexo III.

(*) Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).»;

f) en el punto ARO.OPS.150, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Una vez verificada la evaluación de riesgos y los SOP, la autoridad competente del operador expedirá la autorización, de acuerdo con lo establecido en el apéndice IV. La autorización podrá ser expedida con vigencia limitada o ilimitada. Las condiciones en las que un operador estará autorizado a realizar una o varias operaciones comerciales especializadas de alto riesgo se especificarán en la autorización.»;

g) en el punto ARO.OPS.200, letra b), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) la lista de aprobaciones específicas, conforme a lo establecido en el apéndice III, para operaciones no comerciales y operaciones especializadas.»;

h) en el punto ARO.RAMP.105, letra b), el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) aeronaves explotadas por un operador de un tercer país que opera por primera vez dentro o fuera del territorio sujeto a las disposiciones del Tratado, o cuya autorización, expedida de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 452/2014, se encuentre limitada o le haya sido reintegrada tras una suspensión o revocación.»;

i) en el punto ARO.RAMP.115, letra b), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) mantendrán permanentemente renovada la validez de sus cualificaciones mediante el seguimiento de formaciones periódicas y la realización de doce inspecciones por año natural.»;

j) el punto ARO.RAMP.125 se modifica como sigue:

i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Las inspecciones en pista se llevarán a cabo de manera homologada.»;

ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Una vez concluida la inspección en pista, se informará al piloto al mando o, en su defecto, a otro miembro de la tripulación de vuelo o a un representante del operador, sobre los resultados de la inspección en pista.»;

k) en el punto ARO.RAMP.140, letra d), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) una autorización de vuelo de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2012, para aeronaves registradas en un Estado miembro;»;

l) en el punto ARO.RAMP.150, letra a), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) la información a la que se hace referencia en ARO.RAMP.145.»;

m) los apéndices I y IV se sustituyen por el texto siguiente:

«*Apéndice I*

<table>
<tr><td colspan="3">CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO
(Programa de aprobación para operadores de transporte aéreo)

Tipos de operación: Transporte aéreo comercial (CAT) ☐ Pasajeros; ☐ Carga;
☐ Otro ([1]): _____</td></tr>
<tr><td rowspan="2">([4])</td><td>Estado del operador ([2]):</td><td rowspan="2">([5])</td></tr>
<tr><td>Autoridad expedidora ([3]):</td></tr>
<tr><td>AOC n.º ([6]):</td><td rowspan="4">Nombre del operador ([7]):
Nombre comercial ([8]):
Dirección del operador ([10]):
Teléfono ([11]):
Fax
Correo electrónico:</td><td rowspan="4">Puntos de contacto operativos ([9]):
Los datos que permiten contactar sin demora injustificada con la dirección operativa figuran en: _____ ([12]).</td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td></td></tr>
<tr><td colspan="3">El presente certificado autoriza a _____ ([13]) a efectuar operaciones aéreas comerciales, tal como se definen en las especificaciones de operaciones adjuntas, de conformidad con el manual de operaciones, el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.</td></tr>
<tr><td>Fecha de expedición ([14]):</td><td colspan="2">Nombre y firma ([15]):
Cargo:</td></tr>
<tr><td colspan="3">([1]) Especifique otro tipo de transporte.
([2]) Sustitúyase por el nombre del Estado del operador.
([3]) Sustitúyase por el nombre de la autoridad expedidora competente.
([4]) Espacio reservado para la autoridad competente.
([5]) Espacio reservado para la autoridad competente.
([6]) Referencia de aprobación expedida por la autoridad competente.
([7]) Sustitúyase por el nombre registrado del operador.
([8]) Nombre comercial del operador, en caso de que sea diferente. Introdúzcase “Dba” (“Doing business as”) antes del nombre comercial.</td></tr>
</table>

(9) Los datos de contacto deben incluir los números de teléfono y fax, incluido el prefijo nacional, y la dirección de correo electrónico (si existiera) en la que pueda contactarse sin demora injustificada con la dirección operativa para cuestiones relacionadas con las operaciones de vuelo, la aeronavegabilidad, la competencia de los miembros de las tripulaciones de vuelo y de cabina, las mercancías peligrosas y otros asuntos, según proceda.
(10) Dirección del centro de actividad principal del operador.
(11) Números de teléfono y fax del centro de actividad principal del operador, incluido el prefijo nacional. Correo electrónico, si existiera.
(12) Introdúzcase el nombre del documento controlado, portado a bordo, en el que figuran los datos de contacto, con la referencia al apartado o la página correspondiente. Por ejemplo: "Los datos de contacto … figuran en el manual de operaciones, general/básico, capítulo 1, 1.1"; o "… figuran en las especificaciones de operaciones, página 1"; o "… figuran en un anexo del presente documento".
(13) Nombre registrado del operador.
(14) Fecha de expedición del AOC (dd-mm-aaaa).
(15) Cargo, nombre y firma del representante de la autoridad competente. Además, puede incluirse un sello oficial en el AOC.

FORMULARIO EASA 138, edición 2

Apéndice II

ESPECIFICACIONES DE OPERACIONES
(sujetas a las condiciones aprobadas en el manual de operaciones)

Datos de contacto de la autoridad expedidora
Teléfono (1): _____ ; Fax _____ ;
Correo electrónico: _____ ;

AOC (2): Nombre del operador (3): Fecha (4): Firma:
Nombre comercial:
Especificaciones de operaciones n.º:

Modelo de aeronave (5):
Marcas de matrícula (6):

Tipos de operaciones: Transporte aéreo comercial
☐ Pasajeros ☐ Carga ☐ Otros (7): _____

Zona de operación (8):

Limitaciones especiales (9):

Aprobaciones específicas:	Sí	No	Especificación (10)	Observaciones
Mercancías peligrosas	☐	☐		
Operaciones con visibilidad reducida Despegue Aproximación y aterrizaje	☐	☐	CAT (11) …. RVR (12): m DA/H: pies RVR: m	
RVSM (13) ☐ N/P	☐	☐		
ETOPS (14) ☐ N/P	☐	☐	Umbral tiempo-distancia máximo (15): min.	

Especificaciones de navegación complejas para operaciones PBN ([16])	☐	☐		([17])
Especificación de performance mínima de navegación	☐	☐		
Operaciones con aviones monomotores de turbina en vuelo nocturno o en condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (SET-IMC)	☐	☐	([18])	
Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes	☐	☐		
Operaciones de vuelo de helicópteros con grúas de rescate	☐	☐		
Operaciones de servicio médico de emergencias con helicóptero	☐	☐		
Operaciones de vuelo de helicópteros en el mar	☐	☐		
Formación de los miembros de la tripulación de cabina ([19])	☐	☐		
Expedición de atestados CC ([20])	☐	☐		
Utilización de aplicaciones EFB de tipo B	☐	☐	([21])	
Mantenimiento de la aeronavegabilidad	☐	☐	([22])	
Otros ([23])				

([1]) Números de teléfono y fax de la autoridad competente, incluido el prefijo nacional. Correo electrónico, si existiera.
([2]) Introdúzcase el número de certificado de operador aéreo (AOC) asociado.
([3]) Introdúzcase el nombre registrado del operador y su nombre comercial, en caso de que sean diferentes. Insértese "Dba" ("Doing business as") antes del nombre comercial.
([4]) Fecha de expedición de las especificaciones de operaciones (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad competente.
([5]) Introdúzcase la designación OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, o bien la serie maestra, si ha sido designada una (por ejemplo: Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232).
([6]) Las marcas de matrícula figurarán o bien en las especificaciones de operaciones, o bien en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página correspondiente del manual de operaciones. En caso de que no todas las aprobaciones específicas se apliquen al modelo de aeronave,las marcas de matrícula de la aeronave se podrán introducir en la columna de observaciones de la aprobación específica relacionada.
([7]) Especifíquese otro tipo de transporte (por ejemplo, servicio médico de urgencia).
([8]) Listado de las zonas geográficas de operación autorizadas (por coordenadas geográficas o rutas específicas, regiones de información de vuelo o límites regionales o nacionales de la información de vuelo).
([9]) Listado de las limitaciones especiales aplicables (por ejemplo, solo VFR, solo operaciones diurnas, etc.).
([10]) Enumérense en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación o el tipo de aprobación (con los criterios apropiados).
([11]) Introdúzcase la categoría de aproximación de precisión aplicable: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB o CAT IIIC. Introdúzcase el alcance visual en la pista (RVR) mínimo en metros y la altura de decisión (DH) en pies. Utilícese una línea por categoría de aproximación enumerada.
([12]) Introdúzcase el RVR mínimo de despegue aprobado en metros. Si se han otorgado diferentes aprobaciones, utilícese una línea por aprobación.
([13]) La casilla "No procede" (N/P) deberá marcarse únicamente si el techo máximo de la aeronave queda por debajo de FL290.
([14]) Las operaciones de alcance extendido (ETOPS) actualmente se aplican solo a las aeronaves bimotores. Por consiguiente, si el modelo de la aeronave tiene más o menos de dos motores puede marcarse la casilla "No procede" (N/P).
([15]) También puede especificarse el umbral de distancia (en NM), así como el tipo de motor.

([16]) Navegación basada en la performance (PBN): utilícese una línea para cada aprobación PBN específica (por ejemplo, RNP AR APCH), con las limitaciones adecuadas enumeradas en las columnas "Especificaciones" o "Comentarios", o en ambas. Las aprobaciones específicas de procedimientos RNP AR APCH específicos pueden indicarse en las especificaciones de operaciones o en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página correspondiente del manual de operaciones.

([17]) Indíquese si la aprobación específica está limitada a determinados finales de pista o aeródromos, o a ambos.

([18]) Introdúzcase la combinación de célula/motor concreta.

([19]) Autorización para llevar a cabo el curso de formación y el examen que deben realizar los solicitantes de un certificado de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

([20]) Autorización para expedir certificados de tripulación de cabina, según lo especificado en el anexo V (parte CC) del Reglamento (UE) n.º 1178/2011.

([21]) Introdúzcase la lista de las aplicaciones EFB de tipo B junto con la referencia del *hardware* EFB (en el caso de los EFB portátiles). Dicha lista figurará o bien en las especificaciones de operaciones, o bien en el manual de operaciones. En este último caso, las especificaciones de operaciones relacionadas deberán hacer referencia a la página correspondiente en el manual de operaciones.

([22]) El nombre de la persona u organización responsable de garantizar que el mantenimiento de la aeronavegabilidad se gestione de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

([23]) Aquí pueden introducirse otras autorizaciones o datos, usando una línea (o un bloque multilineal) por autorización (por ejemplo: operaciones de aterrizaje en corto, operaciones de aproximación de descenso pronunciado, operaciones con helicópteros hacia/desde un lugar de interés público, operaciones con helicóptero sobre un entorno hostil situado fuera de un área congestionada, operaciones con helicópteros sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro, operaciones con ángulos de alabeo incrementados, distancia máxima desde un aeródromo adecuado para aviones bimotor sin aprobación ETOPS).

FORMULARIO EASA 139, edición 5

Apéndice III

Lista de aprobaciones específicas

Operaciones no comerciales

Operaciones especializadas

(sujetas a las condiciones especificadas en la aprobación y recogidas en el manual de operaciones o el manual operativo del piloto)

Autoridad expedidora ([1]):		
Lista de aprobaciones específicas n.º ([2]): Nombre del operador: Fecha ([3]): Firma:		
Modelo y marcas de matrícula de la aeronave ([4]):		
Tipos de operación especializada (SPO), en su caso: ☐ ([5]) …		
Aprobaciones específicas ([6]):	Especificación ([7]):	Observaciones
…		
…		

…		
…		

(1) Introdúzcase el nombre y los datos de contacto.
(2) Introdúzcase el número asociado.
(3) Fecha de expedición de las aprobaciones específicas (dd-mm-aaaa) y firma del representante de la autoridad competente.
(4) Introdúzcase la designación del Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial (CAST)/OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, o bien la serie maestra, si ha sido designada una (por ejemplo: Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en: http://www.intlaviationstandards.org/
Las marcas de matrícula figurarán o bien en la lista de aprobaciones específicas, o bien en el manual de operaciones. En este último caso, la lista de aprobaciones específicas hará referencia a la página correspondiente del manual de operaciones.
(5) Especifíquese el tipo de operación, por ejemplo: agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea o vuelos de control de mantenimiento.
(6) Enumérense en esta columna todas las operaciones aprobadas, por ejemplo: mercancías peligrosas, LVO, RVSM, PBN, MNPS u HOFO.
(7) Enumérense en esta columna los criterios más permisivos para cada aprobación, por ejemplo: la altura de decisión y RVR mínimas para CAT II.

FORMULARIO EASA 140, edición 2

Apéndice IV

AUTORIZACIÓN DE OPERACIONES COMERCIALES ESPECIALIZADAS DE ALTO RIESGO	
Autoridad expedidora (1): Número de autorización (2):	
Nombre del operador (3): Dirección del operador (4): Teléfono (5): Fax Correo electrónico:	
Modelo y marcas de matrícula de la aeronave (6):	
Operaciones especializadas autorizadas (7):	
Zona o lugar de operación autorizados (8):	
Limitaciones especiales (9):	
Por la presente confirmo que _____ está autorizado a efectuar operaciones comerciales especializadas de alto riesgo, de conformidad con la presente autorización, los procedimientos operativos estándar del operador, el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución.	
Fecha de expedición (10):	Nombre y firma (11): Título:

(1) Nombre y datos de contacto de la autoridad competente.
(2) Introdúzcase el número de autorización asociado.
(3) Introdúzcase el nombre registrado del operador y su nombre comercial, en caso de que sean diferentes. Introdúzcase "Dba" ("Doing business as") antes del nombre comercial.
(4) Dirección del centro de actividad principal del operador.
(5) Números de teléfono y fax del centro de actividad principal del operador, incluido el prefijo nacional. Correo electrónico, si existiera.

(6) Introdúzcase la designación del Equipo de Seguridad de la Aviación Comercial (CAST)/OACI de la marca, modelo y serie de la aeronave, o bien la serie maestra, si ha sido designada una (por ejemplo: Boeing-737-3K2 o Boeing-777-232). La taxonomía CAST/OACI está disponible en: http://www.intlaviationstandards.org. Las marcas de matrícula figurarán o bien en la lista de aprobaciones específicas, o bien en el manual de operaciones. En este último caso, la lista de aprobaciones específicas hará referencia a la página correspondiente del manual de operaciones.
(7) Especifíquese el tipo de operación, por ejemplo: agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea o vuelos de control de mantenimiento.
(8) Listado de las zonas geográficas o lugares de operación autorizados (por coordenadas geográficas, regiones de información de vuelo o límites regionales o nacionales de la información de vuelo).
(9) Listado de las limitaciones especiales aplicables (por ejemplo, solo VFR, solo operaciones diurnas, etc.).
(10) Fecha de expedición de la autorización (dd-mm-aaaa).
(11) Cargo, nombre y firma del representante de la autoridad competente. Además, puede incluirse un sello oficial en la autorización.

FORMULARIO EASA 151, edición 2»;

n) se suprimen los apéndices V y VI.

3) El anexo III (parte ORO) se modifica como sigue:

a) en el punto ORO.GEN.110, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) El operador deberá dotarse de una lista de verificación para cada tipo de aeronave que los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respeten los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su uso, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del titular de la aprobación del diseño.»;

b) en el punto ORO.GEN.135, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El certificado del operador mantendrá su validez siempre que se cumplan todos los aspectos siguientes:

1) que el operador continúe cumpliendo los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, teniendo en cuenta las disposiciones relacionadas con la gestión de incidencias conforme a lo especificado en el punto ORO.GEN.150 del presente anexo;

2) que se garantice a la autoridad competente el acceso al operador, según lo definido en el punto ORO.GEN.140 del presente anexo, para determinar si se siguen cumpliendo los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución;

3) que no se haya renunciado al certificado o este no haya sido revocado.»;

c) en el punto ORO.GEN.140, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) A efectos de determinar si se cumplen los requisitos pertinentes del Reglamento (UE) 2018/1139 y sus actos delegados y de ejecución, el operador autorizará el acceso en cualquier momento a todas las instalaciones, aeronaves, documentos, registros, datos, procedimientos o cualquier otro material pertinente para su actividad sujeto a certificación, autorización SPO o declaración, tanto si están contratados como si no, a cualquier persona autorizada por una de las siguientes autoridades:

1) la autoridad competente definida en el punto ORO.GEN.105 del anexo III del presente Reglamento;

2) la autoridad que actúa conforme a las disposiciones del punto ARO.GEN.300, letra d), del punto ARO.GEN.300, letra e), o de la subparte RAMP del anexo II del presente Reglamento.»;

d) el punto ORO.GEN.160 se modifica como sigue:

i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El operador informará a la autoridad competente, y a cualquier otra organización a la que el Estado del operador exija que se informe, sobre cualquier accidente, incidente grave y suceso conforme al Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y al Reglamento (UE) n.º 376/2014.

(*) Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35).»;

ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Sin perjuicio del Reglamento (UE) n.º 996/2010 y del Reglamento (UE) n.º 376/2014, los informes mencionados en las letras a) y b) se realizarán siguiendo las pautas que establezca la autoridad competente y contendrán toda la información pertinente de que disponga el operador sobre el estado de la aeronave.»;

e) en el punto ORO.GEN.205, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Cuando contrate o adquiera cualquier servicio o producto como parte de sus actividades, el operador velará por todos los aspectos siguientes:

1) que los servicios o productos contratados o adquiridos cumplan los requisitos aplicables;

2) que el sistema de gestión del operador tenga en cuenta cualquier riesgo para la seguridad aérea asociado a los servicios o productos contratados o adquiridos.»;

f) en la subparte GEN, se añade la sección 3 siguiente:

«***Sección 3***

Requisitos organizativos adicionales

ORO.GEN.310 Utilización de las aeronaves que figuran en un AOC para operaciones no comerciales y operaciones especializadas

a) Toda aeronave enumerada en el AOC de un operador podrá permanecer en él si es operada:

1) por el propio titular del AOC, para operaciones especializadas de conformidad con el anexo VIII (parte SPO); o

2) por otros operadores, para operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas o para operaciones especializadas realizadas de conformidad con el anexo VI (parte NCC), el anexo VII (parte NCO) o el anexo VIII (parte SPO), siempre que la aeronave se utilice durante un período continuo no superior a treinta días.

b) Cuando la aeronave se utilice de conformidad con la letra a), punto 2, el titular del AOC que suministre la aeronave y el operador que la utilice establecerán un procedimiento:

1) en el que se determine claramente qué operador es responsable del control operativo de cada vuelo y en el que se describa cómo será la transferencia del control operativo entre ellos;

2) que describa el procedimiento de transferencia de la aeronave una vez haya sido devuelta al titular del AOC.

Este procedimiento se incluirá en el manual de operaciones de cada operador o en un contrato entre el titular del AOC y el operador que utilice la aeronave, de conformidad con la letra a), punto 2. El titular del AOC establecerá un modelo de dicho contrato. El punto ORO.GEN.220 se aplicará a los registros de dichos contratos.

El titular de un AOC y el operador que utilice la aeronave de conformidad con la letra a), punto 2, velarán por que el procedimiento se comunique al personal pertinente.

c) El titular del AOC presentará a la autoridad competente el procedimiento a que se refiere la letra b) para su aprobación previa.

El titular de un AOC acordará con la autoridad competente por qué medios y con qué frecuencia transmitirá información a esta sobre las transferencias de control operativo, de conformidad con el punto ORO.GEN.130, letra c).

d) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que haya sido utilizada de conformidad con la letra a) será gestionado por la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave incluida en el AOC, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

e) El titular de un AOC que proporcione la aeronave de conformidad con la letra a) deberá:

1) indicar en su manual de operaciones las marcas de matrícula de la aeronave proporcionada y el tipo de operaciones realizadas con esa aeronave;

2) mantenerse continuamente informado y llevar un registro del operador que tenga el control operativo de la aeronave en todo momento hasta que la aeronave le sea devuelta;

3) asegurarse de que la determinación de peligros, la evaluación de riesgos y las medidas de mitigación abarquen todas las operaciones realizadas con esa aeronave.

f) En el caso de las operaciones incluidas en el anexo VI (parte NCC) y en el anexo VIII (parte SPO), el operador que utilice la aeronave de conformidad con la letra a) garantizará lo siguiente:

1) que todos los vuelos efectuados bajo su control operativo se registren en el sistema de registro técnico de la aeronave;

2) que no se hayan introducido cambios en los sistemas o la configuración de la aeronave;

3) que se notifique a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad o al titular de un AOC cualquier defecto o avería técnica que se produzca mientras la aeronave esté bajo su control operativo;

4) que el titular del AOC reciba una copia de cualquier notificación de sucesos relacionada con los vuelos efectuados con la aeronave, realizada de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión (*).

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018 de la Comisión, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 163 de 30.6.2015, p. 1).»;

g) en el punto ORO.AOC.110, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«Toma en arrendamiento con tripulación

c) El solicitante de una aprobación de toma en arrendamiento de aeronave con tripulación procedente de un operador de un tercer país acreditará ante la autoridad competente todos los requisitos siguientes:

1) que el operador del tercer país es titular de un certificado AOC válido expedido de conformidad con el anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

2) que las normas de seguridad del operador del tercer país por lo que respecta al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones aéreas son equivalentes a los requisitos aplicables establecidos por el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 y el presente Reglamento;

3) que la aeronave dispone de un CofA estándar expedido de conformidad con el anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.»;

h) el punto ORO.AOC.125 se sustituye por el texto siguiente:

«**ORO.AOC.125 Operaciones no comerciales de un titular de un AOC con una aeronave incluida en su AOC**

a) El titular de un AOC podrá explotar con fines no comerciales, de conformidad con el anexo VI (parte NCC) o el anexo VII (parte NCO), las aeronaves incluidas en las especificaciones de operaciones de su AOC o en su manual de operaciones, siempre que describa detalladamente dichas operaciones en el manual, incluyendo, en particular:

1) la especificación de los requisitos aplicables;

2) una descripción de las posibles diferencias entre los procedimientos operativos empleados en el marco de las operaciones CAT y las operaciones no comerciales;

3) medios para garantizar que todo el personal participante en las operaciones conozca plenamente los procedimientos asociados.

b) El titular de un AOC debe cumplir lo establecido en:

1) el anexo VIII (parte SPO), cuando realice vuelos de verificación de mantenimiento con aeronaves motopropulsadas complejas;

2) el anexo VII (parte NCO), cuando realice vuelos de verificación de mantenimiento con aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas.

c) El titular de un AOC que realice las operaciones a que se refieren las letras a) y b) no estará obligado a presentar una declaración de conformidad con lo dispuesto en el presente anexo.

d) El titular de un AOC especificará el tipo de vuelo, tal como figure en su manual de operaciones, en los documentos relativos al vuelo (plan operativo de vuelo, hoja de embarque y otros documentos equivalentes).»;

i) en el punto ORO.AOC.135, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) De conformidad con el punto ORO.GEN.210, letra b), el operador designará a las personas responsables de la gestión y la supervisión de las siguientes áreas:

1) operaciones de vuelo;

2) formación de los miembros de la tripulación;

3) operaciones en tierra;

4) el mantenimiento de la aeronavegabilidad o el contrato de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014, según corresponda.»;

j) en el punto ORO.SPO.100, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Los operadores comerciales especializados deberán obtener previamente la aprobación de la autoridad competente y cumplir las siguientes condiciones:

1) si toman en arrendamiento con tripulación una aeronave de un operador de un tercer país:

i) que las normas de seguridad del operador del tercer país por lo que respecta al mantenimiento de la aeronavegabilidad y las operaciones aéreas sean equivalentes a los requisitos aplicables establecidos por el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 (*) y el presente Reglamento;

ii) que la aeronave del operador del tercer país disponga de un CofA estándar expedido de conformidad con el anexo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional;

iii) que la duración de la toma en arrendamiento con tripulación no exceda de siete meses en un período de doce meses consecutivos;

2) si toman en arrendamiento sin tripulación una aeronave matriculada en un tercer país:

i) que se haya determinado la existencia de una necesidad operativa que no pueda satisfacerse mediante el arrendamiento de una aeronave matriculada en la Unión;

ii) que la duración de la toma en arrendamiento sin tripulación no exceda de siete meses en un período de doce meses consecutivos;

iii) que las normas de seguridad de la aeronave del tercer país por lo que respecta al mantenimiento de la aeronavegabilidad sean equivalentes a los requisitos aplicables establecidos por el Reglamento (UE) n.º 1321/2014;

iv) que la aeronave esté equipada de conformidad con el anexo VIII (parte SPO).

(*) Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).»;

k) el punto ORO.CC.100 se sustituye por el texto siguiente:

«**ORO.CC.100 Número y composición de la tripulación de cabina**

a) Se asignará al menos un miembro de la tripulación de cabina para la operación de aeronaves con una MOPSC superior a diecinueve cuando transporten uno o más pasajeros.

b) A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en la letra a), el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina será el mayor de entre los siguientes:

1) el número de miembros de la tripulación de cabina establecidos durante el proceso de certificación de la aeronave de conformidad con las especificaciones de certificación aplicables para la configuración de cabina de la aeronave utilizada por el operador;

2) si no se ha establecido el número mencionado en el punto 1), el número de miembros de la tripulación de cabina establecidos durante el proceso de certificación de la aeronave para la configuración máxima certificada de asientos para pasajeros reducido en uno por cada múltiplo entero de cincuenta asientos de pasajeros en que la configuración de la cabina de la aeronave utilizada por el operador sea menor que la capacidad máxima certificada de asientos;

3) un tripulante de cabina por cada cincuenta asientos de pasajeros, o fracción de cincuenta, instalados en el mismo nivel de la aeronave que se va a operar.

c) En el caso de las operaciones con más de un tripulante de cabina, el operador designará a un miembro de la tripulación de cabina responsable ante el piloto al mando o el comandante.

d) No obstante lo dispuesto en la letra a), las operaciones no comerciales con aeronaves con una MOPSC superior a diecinueve podrán realizarse sin un miembro operativo de la tripulación de cabina, previa aprobación de la autoridad competente. Para obtener la aprobación, el operador garantizará que se cumplen todas las condiciones siguientes:

1) hay un máximo de diecinueve pasajeros a bordo;

2) el operador ha desarrollado procedimientos para esa operación.»;

l) el punto ORO.CC.205 se sustituye por el texto siguiente:

«**ORO.CC.205 Reducción del número de miembros de la tripulación de cabina durante operaciones en tierra y en circunstancias imprevistas**

a) Mientras haya pasajeros a bordo de una aeronave, el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina establecido en el punto ORO.CC.100 estará presente en la aeronave y listo para actuar.

b) No obstante lo dispuesto en la letra a), el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina podrá reducirse en cualquiera de los casos siguientes:

1) durante las operaciones normales en tierra que no impliquen la carga o descarga de combustible cuando la aeronave se encuentre en su puesto de estacionamiento,

2) en circunstancias imprevistas si el número de pasajeros transportados en el vuelo es reducido. En este caso se remitirá un informe a la autoridad competente tras la finalización del vuelo;

3) con el fin de ofrecer descanso en vuelo durante la fase de crucero, ya sea de conformidad con el punto ORO.FTL.205, letra e), o como un modo de reducir la fatiga establecido por el operador.

c) A efectos de la letra b), puntos 1 y 2, los procedimientos del operador incluidos en su manual de operaciones garantizarán que:

1) el número reducido de miembros de la tripulación de cabina permita lograr un nivel de seguridad equivalente, especialmente en el caso de la evacuación de pasajeros;

2) pese al número reducido de miembros de la tripulación de cabina, esté presente un sobrecargo, de conformidad con el punto ORO.CC.200;

3) esté presente en el mismo nivel de la aeronave al menos un miembro de la tripulación por cada cincuenta pasajeros, o fracción de cincuenta;

4) en el caso de operaciones normales en tierra con aeronaves que requieran más de un tripulante de cabina, el número establecido de conformidad con el punto 3 se incrementará en un tripulante de cabina por cada dos salidas de emergencia a nivel del suelo.

d) A efectos de la letra b), punto 3, el operador deberá:

1) realizar una evaluación de riesgos para determinar el número de miembros de la tripulación de cabina que deben estar presentes y listos para actuar en todo momento durante el crucero;

2) establecer medidas para mitigar los efectos de la presencia de un menor número de miembros de la tripulación de cabina presentes y preparados para actuar durante el crucero;

3) establecer en el manual de operaciones procedimientos específicos, aplicables también durante el descanso en vuelo del sobrecargo de la tripulación de cabina, que garanticen en todo momento la adecuada gestión de los pasajeros y la gestión eficiente de cualquier situación anormal o de emergencia;

4) especificar, en el esquema de especificación del tiempo de vuelo, de conformidad con el punto ORO.FTL.125, las condiciones en las que los miembros de la tripulación de cabina podrán disfrutar del descanso en vuelo.»;

m) el apéndice I se sustituye por el siguiente:

«*Apéndice I*

DECLARACIÓN

de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión sobre operaciones aéreas

Operador

Nombre:

Lugar en el que el operador tiene su centro de actividad principal o, en su defecto, el lugar donde esté establecido o tenga su residencia y el lugar desde el que se dirigen las operaciones:

Nombre y datos de contacto del director responsable:

Operación de aeronaves

Fecha inicial de operación/fecha de aplicabilidad del cambio:

Información sobre la aeronave, la operación y la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ([1]):

Número de serie del fabricante de la aeronave	Tipo de aeronave	Matrícula de la aeronave ([2])	Base principal	Tipo(s) de operación ([3])	Organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad ([4])

En su caso, datos de las aprobaciones de que se dispone (adjúntese a la declaración la lista de aprobaciones específicas, incluidas las concedidas por un tercer país, si procede).

En su caso, datos de las autorizaciones de operaciones especializadas de que se dispone (adjúntense las autorizaciones, si procede).

En su caso, lista de medios de cumplimiento alternativos con las referencias a los AMC asociados a los que sustituyen (adjúntense los medios alternativos de cumplimiento o AltMoC).

Declaraciones

☐ El operador cumple y seguirá cumpliendo los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y los requisitos del Reglamento (UE) n.º 956/2012.

☐ La documentación del sistema de gestión, incluido el manual de operaciones, cumple los requisitos del anexo III (parte ORO), el anexo V (parte SPA), el anexo VI (parte NCC) o el anexo VIII (parte SPO) del Reglamento (UE) n.º 965/2012 y todos los vuelos se llevarán a cabo de conformidad con las disposiciones del manual de operaciones, con arreglo a lo dispuesto en el punto ORO.GEN.110, letra b), del anexo III de dicho Reglamento.

☐ Todas las aeronaves operadas disponen de un certificado de aeronavegabilidad válido de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 748/2018 de la Comisión o cumplen los requisitos específicos de aeronavegabilidad aplicables a las aeronaves matriculadas en un tercer país y sujetas a un acuerdo de arrendamiento.
☐ Todos los miembros de la tripulación de vuelo son titulares de una licencia de conformidad con el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, con arreglo a lo dispuesto en el punto ORO.FC.100, letra c), del anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012, y los miembros de la tripulación de cabina, si los hay, han recibido formación con arreglo a la subparte CC del anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
☐ (Cuando corresponda) El operador ha implementado una norma reconocida del sector y ha demostrado su cumplimiento. Referencia de la norma: Organismo de certificación: Fecha de la última auditoría de conformidad:
☐ El operador notificará a la autoridad competente cualquier cambio en las circunstancias que afecten a su cumplimiento de los requisitos esenciales establecidos en el anexo V del Reglamento (UE) 2018/1139 y de los requisitos del Reglamento (UE) n.º 965/2012 mediante la presente declaración y cualesquiera cambios respecto de la información y las listas de AltMoC incluidas en la presente declaración y adjuntas a la misma, con arreglo a lo dispuesto en el punto ORO.GEN.120, letra a), del anexo III del Reglamento (UE) n.º 965/2012.
☐ El operador confirma que la información facilitada en esta declaración es correcta.
Fecha, nombre y firma del director responsable
(1) Si no hay suficiente espacio para incluir la información en la declaración, se incluirá en un anexo independiente. El anexo deberá estar fechado y firmado. (2) Si la aeronave también está registrada con un titular de un AOC, especifíquese el número de AOC de dicho titular. (3) "Tipo(s) de operación" se refiere al tipo de operaciones realizadas con esta aeronave, por ejemplo: operaciones no comerciales u operaciones especializadas, tales como vuelos de fotografía aérea, vuelos de publicidad aérea, vuelos de medios de información, vuelos de televisión y de cine, operaciones de paracaidismo, paracaidismo o vuelos de verificación de mantenimiento. (4) La información sobre la organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe incluir el nombre de la organización, la dirección y la referencia de la aprobación.»

4) El anexo IV (parte CAT) se modifica como sigue:

a) el punto CAT.GEN.MPA.105 se modifica como sigue:

i) la letra a) se modifica como sigue:

— los puntos 12 y 13 se sustituyen por el texto siguiente:

«12) se cerciorará de que se haya efectuado la inspección prevuelo, de conformidad con los requisitos del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014;

13) velará por el fácil acceso a los equipos de emergencia pertinentes para su utilización inmediata;»;

— se añade el punto 14 siguiente:

«14) al terminar el vuelo, registrará los datos de utilización y todos los defectos conocidos o sospechados de la aeronave en el registro técnico o en el diario de a bordo de la aeronave, a fin de garantizar la seguridad continuada del vuelo.»;

ii) se añade la letra e) siguiente:

«e) El comandante, tan pronto como sea posible, deberá informar a la unidad de servicios de tránsito aéreo (ATS) correspondiente de cualquier situación meteorológica o condición de vuelo peligrosa que pueda afectar a la seguridad de otras aeronaves.»;

b) el punto CAT.GEN.MPA.150 se sustituye por el texto siguiente:

«**CAT.GEN.MPA.150 Amerizaje forzoso— Aviones**

El operador solo operará un avión con una configuración aprobada de más de treinta asientos para pasajeros en vuelo sobre el agua, a una distancia de un terreno adecuado para realizar un aterrizaje de emergencia, que exceda de ciento veinte minutos a velocidad de crucero o cuatrocientas millas náuticas, la que sea menor, si dicho avión cumple los requisitos de amerizaje forzoso que se prescriban en las especificaciones de certificación aplicables.»;

c) en el punto CAT.GEN.MPA.180, letra a), el punto 10 se sustituye por el texto siguiente:

«10) el registro técnico de la aeronave, de conformidad con el anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014;»;

d) el punto CAT.GEN.MPA.210 se sustituye por el texto siguiente:

«**CAT.GEN.MPA.210 Localización de una aeronave en peligro — Aviones**

Los siguientes aviones irán equipados de un medio robusto y automático para, en caso de accidente en el que el avión sufra daños graves, determinar con exactitud la ubicación del punto de finalización del vuelo:

1) todos los aviones con una MCTOM superior a 27 000 kg, con una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros superior a 19, y cuyo primer CofA individual se haya otorgado el 1 de enero de 2023 o posteriormente;

2) todos los aviones con una MCTOM superior a 45 500 kg y cuyo primer CofA individual se haya otorgado el 1 de enero de 2023 o posteriormente.»;

e) en el punto CAT.OP.MPA.170, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) dispongan de una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas el funcionamiento de los equipos de seguridad y de emergencia y las salidas de emergencia que pudieran tener que llegar a utilizar.»;

f) el punto CAT.OP.MPA.320 se sustituye por el texto siguiente:

«**CAT.OP.MPA.320 Categorías de avión**

a) Las categorías de avión se basarán en la velocidad aerodinámica indicada en el umbral (V_{AT}), que equivale a la velocidad de pérdida (V_{SO}) multiplicada por 1,3 o una g (gravedad) velocidad de pérdida (V_{S1g}) multiplicada por 1,23 en la configuración de aterrizaje con la masa máxima certificada de aterrizaje. Si están disponibles tanto V_{SO} como V_{S1g}, se utilizará el mayor valor resultante de V_{AT}.

b) Se utilizarán las categorías de avión especificadas en el cuadro siguiente.

Cuadro 1: Categorías de avión correspondientes a los valores V_{AT}

Categoría de avión	V_{AT}
A	Menos de 91 kt
B	De 91 a 120 kt
C	De 121 a 140 kt
D	De 141 a 165 kt
E	De 166 a 210 kt

c) La configuración de aterrizaje que deba tenerse en cuenta se especificará en el manual de operaciones.

d) El operador podrá aplicar una masa de aterrizaje inferior para determinar la V_{AT} si la autoridad competente lo autoriza. Dicha masa de aterrizaje menor deberá ser un valor permanente, independiente de las condiciones cambiantes de las operaciones diarias.»;

g) en el punto CAT.IDE.A.100, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Los instrumentos y los equipos no requeridos en virtud del presente anexo (parte CAT), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 y CAT.IDE.A.345 del presente anexo;

2) los instrumentos y los equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías.»;

h) en el punto CAT.IDE.A.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo ("MMEL"), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III.»;

i) el punto CAT.IDE.A.125 se modifica como sigue:

i) en la letra a), punto 1, el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) la altitud barométrica,»;

ii) en la letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) la altitud barométrica;»;

j) el punto CAT.IDE.A.130 se modifica como sigue:

i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) dos medios para medir y mostrar la altitud barométrica;»;

ii) en la letra h), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) la altitud barométrica;»;

k) el punto CAT.IDE.A.205 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9, cuyo CofA individual haya sido expedido por primera vez el 8 de abril de 2015 o posteriormente;»;

ii) en la letra b), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto:

i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente;

ii) o bien una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:

A) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;

B) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo CofA individual haya sido expedido por primera vez antes del 28 de octubre de 2014;

C) aviones certificados con arreglo a la especificación CS-VLA o equivalente y CS-LSA o equivalente.»;

l) en el punto CAT.IDE.A.245, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) Los aviones estarán equipados con un PBE portátil adicional instalado junto al extintor portátil al que se hace referencia en el punto CAT.IDE.A.250, letras b) y c), o adyacente a la entrada del compartimento de carga, en caso de que el extintor portátil se instale en un compartimento de carga.»;

m) en el punto CAT.IDE.A.275, las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

«c) En el caso de aviones con una MOPSC igual o inferior a diecinueve y el certificado de tipo basado en las especificaciones de certificación de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia a que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a que se refiere la letra b), puntos 1, 2 y 3.

d) En el caso de aviones con una MOPSC igual o inferior a diecinueve y que no estén certificados sobre la base de las especificaciones de certificación de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia a que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a que se refiere la letra b), punto 1.»;

n) en el punto CAT.IDE.A.285, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Los hidroaviones que operen sobre agua deberán estar equipados con los siguientes elementos:

1) un ancla de mar y otros equipos necesarios que faciliten el amarre, el anclaje o las maniobras del hidroavión en el agua, adecuados a sus dimensiones, masa y características de manejo;

2) equipos para efectuar las señales acústicas prescritas en el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, cuando proceda.»;

o) en el punto CAT.IDE.A.345, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) No obstante lo dispuesto en la letra b), los aviones utilizados en operaciones de corto alcance en el espacio aéreo superior del Atlántico Norte (NAT HLA) y que no crucen el Atlántico Norte estarán equipados con al menos un sistema de comunicación de largo alcance, en caso de que se publiquen procedimientos de comunicación alternativos para el espacio aéreo afectado.»;

p) el punto CAT.IDE.H.100 se modifica como sigue:

i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Los instrumentos y equipos requeridos en esta subparte deberán estar aprobados de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad pertinentes, excepto los siguientes elementos:

1) luces portátiles independientes;

2) reloj de precisión;

3) soporte para cartas de navegación;

4) botiquín de primeros auxilios;

5) megáfonos;

6) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;

7) anclas de mar y equipo de amarre;

8) dispositivos de sujeción para niños.»;

i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Los instrumentos y equipos no requeridos en virtud del presente anexo (parte CAT), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 y CAT.IDE.H.345 del presente anexo;

2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del helicóptero, incluso en caso de fallos o averías.»;

q) en el punto CAT.IDE.H.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el helicóptero dentro de las limitaciones de la MMEL, de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III.»;

r) el punto CAT.IDE.H.125 se modifica como sigue:

i) en la letra a), punto 1, el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) la altitud barométrica,»;

ii) en la letra b), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) la altitud barométrica;»;

s) el punto CAT.IDE.H.130 se modifica como sigue:

i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) dos medios para medir y mostrar la altitud barométrica. Para operaciones con piloto único en VFR nocturnas, el altímetro barométrico puede ser sustituido por un radioaltímetro;»;

ii) en la letra h), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) la altitud barométrica;»;

t) en el punto CAT.IDE.H.315, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) un ancla de mar y otros equipos necesarios que faciliten el amarre, el anclaje o las maniobras del helicóptero en el agua, adecuados a sus dimensiones, masa y características de manejo; y»;

u) el punto CAT.IDE.H.320 se sustituye por el texto siguiente:

«**CAT.IDE.H.320 Todos los helicópteros en vuelos sobre agua — Amerizaje forzoso**

a) Los helicópteros estarán diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso de acuerdo con la especificación de certificación pertinente cuando operen como performance clase 1 o 2 en un vuelo sobre el agua en un entorno hostil a una distancia de tierra correspondiente a más de diez minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero.

b) Los helicópteros estarán diseñados para amerizar o certificados para el amerizaje forzoso de acuerdo con la especificación de certificación pertinente o dotados de los equipos de flotación de emergencia cuando operen como:

1) performance clase 1 o 2 en un vuelo sobre el agua en un entorno no hostil a una distancia de tierra correspondiente a más de diez minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero;

2) performance clase 2 al despegar o aterrizar sobre el agua, excepto en el caso de operaciones de servicio de emergencia médica con helicóptero ("HEMS"), en el que, a efectos de minimizar la exposición, el aterrizaje o el despegue en un lugar de operaciones HEMS situado en un entorno congestionado se lleve a cabo sobre el agua, o bien

3) performance clase 3 en un vuelo sobre el agua más allá de la distancia de aterrizaje forzoso seguro desde tierra.».

5) El anexo V (parte SPA) se modifica como sigue:

a) el punto SPA.GEN.100 se sustituye por el texto siguiente:

«**SPA.GEN.100 Autoridad competente**

a) La autoridad competente para la expedición de una aprobación específica será:

1) en el caso de los operadores comerciales, la autoridad del Estado miembro en el que el operador tenga su centro de actividad principal;

2) en el caso de los operadores no comerciales, la autoridad del Estado en el que el operador tenga su centro de actividad principal, esté establecido o tenga su residencia.

b) No obstante lo dispuesto en la letra a), punto 2, en el caso de los operadores no comerciales que utilicen aeronaves matriculadas en un tercer país, los requisitos definidos en el presente anexo para la aprobación de las siguientes operaciones no se aplicarán si dichas aprobaciones han sido expedidas por un Estado de matrícula tercero:

1) navegación basada en la performance (PBN);

2) especificaciones de performance mínima de navegación (MNPS);

3) espacio aéreo con separación mínima vertical reducida (RVSM);

4) operaciones con baja visibilidad (LVO).»;

b) en el punto SPA.DG.110, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) se asegurará de que una copia de la información entregada al piloto al mando o al comandante se conserve en tierra y que dicha copia, o la información contenida en ella, sea de fácil acceso para el encargado de operaciones de vuelo, el despachador de vuelo o el personal de tierra designado responsable de su parte de las operaciones de vuelo, hasta el momento posterior al vuelo al que se refiere la información;»;

c) en el punto SPA.NVIS.110, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) *Radioaltímetro*. El helicóptero estará equipado con un radioaltímetro capaz de emitir un aviso sonoro por debajo de una altura predeterminada y un aviso visual y sonoro a una altura seleccionable por el piloto, claramente distinguible durante todas las fases del vuelo NVIS.»;

d) el punto SPA.HHO.110 se sustituye por el texto siguiente:

«**SPA.HHO.110 Requisitos de equipos aplicables a las HHO**

a) La instalación de todos los equipos de vuelo de helicópteros con grúas de rescate distintos de un sistema simple de dispositivos de transporte de personal (PCDS), incluidos los equipos de radio, para cumplir lo dispuesto en el punto SPA.HHO.115, y cualquier modificación posterior deberán disponer de una aprobación de aeronavegabilidad apropiada para la función prevista. Los equipos auxiliares estarán diseñados y probados en relación con la norma apropiada según lo requerido por la autoridad competente.

b) Las instrucciones de mantenimiento para los equipos y sistemas HHO las establecerá el operador en coordinación con el fabricante y se incluirán en el programa de mantenimiento del helicóptero del operador de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.».

6) El anexo VI (parte NCC) se modifica como sigue:

a) el punto NCC.GEN.100 se sustituye por el texto siguiente:

«**NCC.GEN.100 Autoridad competente**

La autoridad competente será la autoridad designada por el Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal, esté establecido o tenga su residencia.»;

b) se inserta el punto NCC.GEN.101 siguiente:

«**NCC.GEN.101 Requisitos adicionales aplicables a las organizaciones de formación de vuelo**

Las organizaciones de formación reconocidas que estén obligadas a cumplir el presente anexo deberán cumplir asimismo el punto ORO.GEN.310 del anexo III, según proceda.»;

c) en el punto NCC.IDE.A.100, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Los instrumentos y equipos o accesorios no requeridos en virtud del presente anexo, así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos NCC.IDE.A.245 y NCC.IDE.A.250 del presente anexo;

2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías.»;

d) en el punto NCC.IDE.A.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo ("MMEL"), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III; o»;

e) el punto NCC.IDE.A.120 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) altitud barométrica;»;

f) el punto NCC.IDE.A.125 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) altitud barométrica;»;

iii) la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) una fuente de alimentación de emergencia, independiente del sistema principal de generación de energía eléctrica, con el fin de alimentar e iluminar un sistema indicador de la actitud durante un mínimo de treinta minutos. La fuente de alimentación de emergencia deberá accionarse automáticamente tras un fallo total del sistema principal de generación de energía eléctrica, y deberá indicarse de forma clara en el instrumento o en el panel de instrumentos que el indicador de actitud está siendo alimentado por el sistema de emergencia.»;

g) en el punto NCC.IDE.A.180, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso deberá tener:

1) un único punto de liberación;

2) en los asientos para el número mínimo requerido de miembros de la tripulación de cabina, dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueda usarse independientemente;

3) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto:

i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente;

ii) o bien una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:

A) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;

B) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo CofA individual haya sido expedido por primera vez antes del 25 de agosto de 2016.»;

h) en el punto NCC.IDE.A.250, se añade la letra e) siguiente:

«e) Los aviones deberán estar equipados con equipos de vigilancia de conformidad con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;

i) en el punto NCC.IDE.H.100, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Los instrumentos y equipos o accesorios no requeridos en virtud del presente anexo, así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos NCC.IDE.H.245 y NCC.IDE.H.250 del presente anexo;

2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del helicóptero, incluso en caso de fallos o averías.»;

j) en el punto NCC.IDE.H.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el helicóptero dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo ("MMEL"), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III; o»;

k) el punto NCC.IDE.H.120 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) altitud barométrica;»;

l) el punto NCC.IDE.H.125 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) altitud barométrica;»;

m) el punto NCC.IDE.H.235 se sustituye por el texto siguiente:

«**NCC.IDE.H.235 Todos los helicópteros en vuelos sobre agua — Amerizaje forzoso**

Los helicópteros deberán estar diseñados para amerizar o certificados para amerizaje forzoso de acuerdo con las especificaciones de certificación pertinentes o dotados de equipo de flotación de emergencia cuando operen en un vuelo sobre agua en un entorno hostil a una distancia de tierra correspondiente a más de diez minutos de tiempo de vuelo a velocidad de crucero normal.»;

n) en el punto NCC.IDE.H.250, se añade la letra e) siguiente:

«e) Los helicópteros deberán estar equipados con equipos de vigilancia de conformidad con los requisitos del espacio aéreo aplicables.».

7) El anexo VII (parte NCO) se modifica como sigue:

a) en el punto NCO.GEN.100, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Si la aeronave estuviera matriculada en un tercer país, la autoridad competente será la autoridad designada por el Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal, esté establecido o tenga su residencia.»;

b) se inserta el punto NCO.GEN.104 siguiente:

«**NCO.GEN.104 Utilización de las aeronaves incluidas en un AOC por un operador NCO**

a) Un operador NCO (no comercial) podrá utilizar aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas que figuran en el AOC de un operador para llevar a cabo operaciones no comerciales de conformidad con el presente anexo.

b) El operador NCO que utilice la aeronave de conformidad con la letra a) establecerá un procedimiento:

1) que describa claramente cómo se transfiere el control operativo de la aeronave entre el titular del AOC y el operador NCO, tal como se indica en el punto ORO.GEN.310 del anexo III;

2) que describa el procedimiento de transferencia de la aeronave una vez haya sido devuelta al titular del AOC.

Ese procedimiento se plasmará en un contrato entre el titular del AOC y el operador NCO.

El operador NCO se asegurará de que el procedimiento se comunique al personal pertinente.

c) El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que haya sido utilizada de conformidad con la letra a) será gestionado por la organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave incluida en el AOC, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014.

d) El operador NCO que utilice la aeronave de conformidad con la letra a) garantizará lo siguiente:

1) que todos los vuelos efectuados bajo su control operativo se registran en el sistema de registro técnico de la aeronave;

2) que no se han introducido cambios en los sistemas o la configuración de la aeronave;

3) que se notifica a la organización a que se refiere la letra c), inmediatamente después de terminado el vuelo, cualquier defecto o avería técnica que se produzca mientras la aeronave esté bajo su control operativo;

4) que el titular del AOC recibe una copia de cualquier notificación de sucesos relacionada con los vuelos efectuados con la aeronave, cumplimentada de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2015/1018.»;

d) en el punto NCO.IDE.A.100, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) Los siguientes elementos, cuando se requieran en virtud de esta subparte, no necesitarán aprobación de equipo:

1) fusibles de repuesto;

2) luces portátiles independientes;

3) reloj de precisión;

4) botiquín de primeros auxilios;

5) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;

6) ancla de mar y equipo de amarre;

7) dispositivo de sujeción para niños;

8) un PCDS simple utilizado por un especialista como dispositivo de sujeción.

c) Los instrumentos y equipos no requeridos en virtud del anexo VII (parte NCO), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

1) la información suministrada por dichos instrumentos o equipos no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos NCO.IDE.A.190 y NCO.IDE.A.195 del anexo VII;

2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías.»;

e) en el punto NCO.IDE.A.120, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

f) en el punto NCO.IDE.A.125, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

g) en el punto NCO.IDE.A.140, letra a), el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) un cinturón de seguridad en cada asiento y cinturones de sujeción para cada litera;»;

h) en el punto NCO.IDE.A.195, se añade la letra e) siguiente:

«e) Los aviones deberán estar equipados con equipos de vigilancia de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;

i) en el punto NCO.IDE.H.100, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) Los siguientes elementos, cuando se requieran en virtud de esta subparte, no necesitarán aprobación de equipo:

1) luces portátiles independientes;

2) reloj de precisión;

3) botiquín de primeros auxilios;

4) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;

5) ancla de mar y equipo de amarre;

6) dispositivo de sujeción para niños;

7) un PCDS simple utilizado por un especialista como dispositivo de sujeción.

c) Los instrumentos y equipos o accesorios no requeridos en virtud del anexo VII (parte NCO), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos NCO.IDE.H.190 y NCO.IDE.H.195 del anexo VII;

2) los instrumentos y equipos o accesorios no afectarán a la aeronavegabilidad del helicóptero, incluso en caso de fallos o averías.»;

j) en el punto NCO.IDE.H.120, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

k) en el punto NCO.IDE.H.125, letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

l) en el punto NCO.IDE.H.140, letra a), los puntos 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1) un asiento o litera para cada persona de edad igual o superior a veinticuatro meses que se encuentre a bordo, o un puesto para cada miembro de la tripulación o especialista a bordo;

2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, y dispositivos de sujeción en cada puesto;»;

m) el punto NCO.IDE.H.185 se sustituye por el texto siguiente:

«**NCO.IDE.H.185 Todos los helicópteros en vuelos sobre agua — Amerizaje forzoso**

Los helicópteros que efectúen vuelos sobre agua en un entorno hostil a una distancia de tierra superior a 50 NM deberán ser de uno de los tipos siguientes:

a) helicópteros diseñados para amerizar de acuerdo con las especificaciones de certificación pertinentes;

b) helicópteros certificados para el amerizaje forzoso de acuerdo con las especificaciones de certificación pertinentes;

c) helicópteros dotados de equipos de flotación de emergencia.»;

n) en el punto NCO.IDE.H.195, se añade la letra e) siguiente:

«e) Los helicópteros deberán estar equipados con equipos de vigilancia de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;

o) en el punto NCO.SPEC.HEC.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La instalación de todos los equipos de grúa de rescate y ganchos de carga distintos de un PCDS simple y cualquier modificación posterior deberán disponer de una aprobación de aeronavegabilidad apropiada para la función prevista.»;

p) el punto NCO.SPEC.PAR.120 se sustituye por el texto siguiente:

«**NCO.SPEC.PAR.120 Transporte y liberación de mercancías peligrosas**

No obstante lo dispuesto en el punto NCO.SPEC.160, los paracaidistas podrán transportar dispositivos fumígenos y salir de la aeronave con el propósito de efectuar una exhibición paracaidista sobre zonas habitadas de ciudades, pueblos o asentamientos, o sobre reuniones de personas al aire libre, siempre que dichos dispositivos estén fabricados para tal fin.»;

q) en la subparte E, se añade la sección 6 siguiente:

«**SECCIÓN 6**

Vuelos de verificación de mantenimiento (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Niveles de los vuelos de verificación de mantenimiento

Antes de llevar a cabo un vuelo de verificación de mantenimiento, el operador determinará el nivel de vuelo aplicable:

a) un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A": cuando se prevea el uso de procedimientos anormales o de emergencia, según se definan en el manual de vuelo de la aeronave, o cuando el vuelo sea necesario para probar el funcionamiento de un sistema de reserva o de otros dispositivos de seguridad;

b) un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel B": para cualquier vuelo de verificación de mantenimiento que no sea de nivel A.

NCO.SPEC.MCF.105 Limitaciones operativas

a) No obstante lo dispuesto en el punto NCO.GEN.105, letra a), punto 4, del presente anexo, podrá efectuarse un vuelo de verificación de mantenimiento con una aeronave que haya sido calificada de apta para el servicio sin haberse completado el mantenimiento, de conformidad con el punto M.A.801, letra g), o el punto 145. A.50, letra e), del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.

b) No obstante lo dispuesto en el punto NCO.IDE.A.105 o NCO.IDE.H.105, el piloto al mando podrá llevar a cabo un vuelo con elementos del equipo o funciones que se encuentren inoperativos o falten y que sean necesarios para el vuelo en caso de que dichos equipos o funciones hayan sido incluidos en la lista de verificación a que se refiere el punto NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Lista de verificación e instrucciones de seguridad

a) La lista de verificación a que se refiere el punto NCO.SPEC.105 se actualizará según sea necesario antes de cada vuelo de verificación de mantenimiento y tendrá en cuenta los procedimientos operativos que se prevé seguir durante ese vuelo de verificación de mantenimiento concreto.

b) No obstante lo dispuesto en el punto NCO.SPEC.125, letra b), el especialista dará instrucciones de seguridad antes de cada vuelo de verificación de mantenimiento.

NCO.SPEC.MCF.120 Requisitos aplicables a la tripulación de vuelo

Al seleccionar a un miembro de la tripulación de vuelo para un vuelo de verificación de mantenimiento, el operador tendrá en cuenta la complejidad de la aeronave y el nivel del vuelo de verificación de mantenimiento tal como se define en el punto NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Composición de la tripulación y personas a bordo

a) El piloto al mando determinará la necesidad de contar con miembros de la tripulación o especialistas adicionales, o con ambos, antes de cada vuelo de verificación de mantenimiento previsto y lo hará teniendo en cuenta la carga de trabajo prevista para los miembros de la tripulación de vuelo o los especialistas y la evaluación de riesgos.

b) El piloto al mando de un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" no autorizará la presencia a bordo de personas distintas de las requeridas con arreglo a la letra a).

NCO.SPEC.MCF.130 Simulación de procedimientos anormales o de emergencia en vuelo

No obstante lo dispuesto en el punto NCO.SPEC.145, el piloto al mando podrá simular situaciones que requieran la aplicación de procedimientos anormales o de emergencia con un especialista a bordo si la simulación es necesaria para alcanzar el objetivo del vuelo y si ha sido incluida en la lista de verificación mencionada en el punto NCO.SPEC.MCF.110 o en procedimientos operativos.

NCO.SPEC.MCF.140 Sistemas y equipos

Cuando un vuelo de verificación de mantenimiento tenga por objeto comprobar el correcto funcionamiento de un sistema o un equipo, dicho sistema o equipo se considerará potencialmente no fiable y se acordarán medidas de mitigación adecuadas antes del vuelo con el fin de minimizar los riesgos para la seguridad del vuelo.».

8) El anexo VIII (parte SPO) se modifica como sigue:

a) en el punto SPO.GEN.005, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El presente anexo se aplica a cualquier operación especializada en la que se utilice una aeronave para actividades especializadas como agricultura, construcción, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, publicidad aérea y vuelos de verificación de mantenimiento.»;

b) el punto SPO.GEN.100 se sustituye por el texto siguiente:

«**SPO.GEN.100 Autoridad competente**

La autoridad competente será la autoridad designada por el Estado miembro en que el operador tenga su centro de actividad principal, esté establecido o tenga su residencia.»;

c) en el punto SPO.POL.110, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) El operador establecerá un sistema para el cálculo de la masa y el centrado para determinar, para cada vuelo o serie de vuelos, los siguientes elementos:

1) masa operativa en seco de la aeronave;

2) masa de la carga de tráfico;

3) masa de la carga de combustible;

4) carga de la aeronave y distribución de la carga;

5) masa de despegue, masa de aterrizaje y masa con combustible cero;

6) posiciones del CG de la aeronave que sean aplicables.»;

d) en el punto SPO.IDE.A.100, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) Los siguientes elementos, cuando se requieran en virtud de esta subparte, no necesitarán aprobación de equipo:

1) fusibles de repuesto;

2) luces portátiles independientes;

3) reloj de precisión;

4) soporte para cartas de navegación;

5) botiquines de primeros auxilios;

6) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;

7) ancla de mar y equipo de amarre;

8) un PCDS simple utilizado por un especialista como dispositivo de sujeción.

c) Los instrumentos, equipos o accesorios no requeridos en virtud del presente anexo (parte SPO), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos SPO.IDE.A.215 y SPO.IDE.A.220 del presente anexo;

2) los instrumentos, equipos o accesorios no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías.»;

e) el punto SPO.IDE.A.105 se sustituye por el texto siguiente:

«**SPO.IDE.A.105 Equipo mínimo para el vuelo**

Un vuelo no comenzará si falta o se encuentra inoperativo alguno de los instrumentos, elementos del equipo o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto, a menos que se cumpla alguna de las condiciones siguientes:

a) que el avión opere de conformidad con la lista de equipo mínimo (MEL);

b) en el caso de los aviones motopropulsados complejos y de cualquier avión utilizado en operaciones comerciales, que el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III;

c) que el avión esté sujeto a una autorización de vuelo expedida de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.»;

f) el punto SPO.IDE.A.120 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) la altitud barométrica;»;

ii) en la letra e), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) la altitud barométrica;»;

g) el punto SPO.IDE.A.125 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) altitud barométrica;»;

iii) en la letra e), el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4) una fuente de alimentación de emergencia, independiente del sistema principal de generación de energía eléctrica, con el fin de alimentar e iluminar un sistema indicador de la actitud durante un mínimo de treinta minutos. La fuente de alimentación de emergencia deberá accionarse automáticamente tras un fallo total del sistema principal de generación de energía eléctrica, y deberá indicarse de forma clara en el instrumento o en el panel de instrumentos que el indicador de actitud está siendo alimentado por el sistema de emergencia.»;

h) en el punto SPO.IDE.A.160, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) el cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso requerido en la letra d) deberá tener:

1) un único punto de liberación;

2) en los asientos de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al de un piloto:

i) dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que podrá usarse independientemente;

ii) o bien una correa diagonal para los hombros y un cinturón de seguridad que podrán usarse independientemente para los siguientes aviones:

A) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables;

B) aviones con una MCTOM igual o inferior a 5 700 kg y con una MOPSC igual o inferior a 9 que no cumplan las condiciones dinámicas de aterrizaje de emergencia definidas en las especificaciones de certificación aplicables y cuyo CofA individual haya sido expedido por primera vez antes del 25 de agosto de 2016.»;

i) en el punto SPO.IDE.A.220, se añade la letra e) siguiente:

«e) Los aviones deberán estar equipados con equipos de vigilancia de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;

j) el punto SPO.IDE.H.100 se modifica como sigue:

i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Los siguientes elementos, cuando se requieran en virtud de esta subparte, no necesitarán aprobación de equipo:

1) luces portátiles independientes;

2) reloj de precisión;

3) botiquín de primeros auxilios;

4) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica;

5) ancla de mar y equipo de amarre;

6) dispositivo de sujeción para niños;

7) un PCDS simple utilizado por un especialista como dispositivo de sujeción.»;

ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Los instrumentos, equipos o accesorios no requeridos en virtud del presente anexo (parte SPO), así como cualquier otro equipo no requerido en virtud del presente Reglamento, pero que se transporten en un vuelo deberán cumplir los siguientes requisitos:

1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por los miembros de la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo II del Reglamento (UE) 2018/1139 o los puntos SPO.IDE.H.215 y SPO.IDE.H.220 del presente anexo;

2) los instrumentos, equipos o accesorios no afectarán a la aeronavegabilidad del helicóptero, incluso en caso de fallos o averías.»;

k) el punto SPO.IDE.H.105 se sustituye por el texto siguiente:

«**SPO.IDE.H.105 Equipo mínimo para el vuelo**

Un vuelo no comenzará si falta o se encuentra inoperativo alguno de los instrumentos, elementos del equipo o funciones del helicóptero requeridos para el vuelo previsto, a menos que se cumpla alguna de las condiciones siguientes:

a) que el helicóptero sea operado de conformidad con la lista de equipo mínimo (MEL);

b) en el caso de los helicópteros motopropulsados complejos y de cualquier helicóptero utilizado en operaciones comerciales, que el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el helicóptero dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), de conformidad con el punto ORO.MLR.105, letra j), del anexo III;

c) el helicóptero esté sujeto a una autorización de vuelo expedida de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.»;

l) el punto SPO.IDE.H.120 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

ii) en la letra d), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) altitud barométrica;»;

m) el punto SPO.IDE.H.125 se modifica como sigue:

i) en la letra a), el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) altitud barométrica;»;

ii) en la letra c), el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) altitud barométrica;»;

n) en el punto SPO.IDE.H.220, se añade la letra e) siguiente:

«e) Los helicópteros deberán estar equipados con equipos de vigilancia de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicables.»;

o) el punto SPO.SPEC.HESLO.100 se sustituye por el texto siguiente:

«**SPO.SPEC.HESLO.100 Procedimientos operativos estándar**

Los procedimientos operativos estándar para las HESLO deberán especificar:

a) el equipo que debe transportarse, incluidas sus limitaciones operativas y las entradas apropiadas en la lista de equipo mínimo (MEL), según proceda;

b) los requisitos de composición de la tripulación y la experiencia de los miembros de la tripulación y los especialistas;

c) la formación teórica y práctica pertinente para que los miembros de la tripulación lleven a cabo sus tareas, la formación pertinente para que los especialistas lleven a cabo sus tareas, y la cualificación y designación de las personas que impartirán dicha formación a los miembros de la tripulación y a los especialistas;

d) las responsabilidades y las funciones de los miembros de la tripulación y los especialistas;

e) los criterios de performance del helicóptero que deben cumplirse para llevar a cabo operaciones HESLO;

f) los procedimientos normales, anormales y de emergencia.»;

p) el punto SPO.SPEC.HEC.100 se sustituye por el texto siguiente:

«**SPO.SPEC.HEC.100 Procedimientos operativos estándar**

Los procedimientos operativos estándar para las HEC deberán especificar:

a) el equipo que debe transportarse, incluidas sus limitaciones operativas y las entradas apropiadas en la lista de equipo mínimo (MEL), según proceda;

b) los requisitos de composición de la tripulación y la experiencia de los miembros de la tripulación y los especialistas;

c) la formación teórica y práctica pertinente para que los miembros de la tripulación lleven a cabo sus tareas, la formación pertinente para que los especialistas lleven a cabo sus tareas, y la cualificación y designación de las personas que impartirán dicha formación a los miembros de la tripulación y a los especialistas;

d) las responsabilidades y las funciones de los miembros de la tripulación y los especialistas;

e) los criterios de performance del helicóptero que deben cumplirse para llevar a cabo operaciones HEC;

f) los procedimientos normales, anormales y de emergencia.»;

q) en el punto SPO.SPEC.HEC.105, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La instalación de todos los equipos de grúa de rescate y ganchos de carga distintos de un PCDS simple y cualquier modificación posterior deberán disponer de una aprobación de aeronavegabilidad apropiada para la función prevista.»;

r) el punto SPO.SPEC.PAR.125 se sustituye por el texto siguiente:

«**SPO.SPEC.PAR.125 Liberación de mercancías peligrosas**

No obstante lo dispuesto en el punto SPO.GEN.155, los paracaidistas podrán salir de la aeronave con el propósito de efectuar una exhibición paracaidista sobre zonas habitadas de ciudades, pueblos o asentamientos o sobre reuniones de personas al aire libre portando dispositivos fumígenos, siempre que estén fabricados para tal fin.»;

s) en la subparte E, se añade la sección 5 siguiente:

«**SECCIÓN 5**

Vuelos de verificación de mantenimiento (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Niveles de los vuelos de verificación de mantenimiento

Antes de llevar a cabo un vuelo de verificación de mantenimiento, el operador determinará el nivel de vuelo aplicable:

a) un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A": cuando se prevea el uso de procedimientos anormales o de emergencia, según se definan en el manual de vuelo de la aeronave, o cuando el vuelo sea necesario para probar el funcionamiento de un sistema de reserva o de otros dispositivos de seguridad;

b) un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel B": para cualquier vuelo de verificación de mantenimiento que no sea de "nivel A".

SPO.SPEC.MCF.105 Programa de vuelo para un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A"

Antes de realizar un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" con una aeronave motopropulsada compleja, el operador elaborará un programa de vuelo y documentará su existencia.

SPO.SPEC.MCF.110 Manual de vuelo de verificación de mantenimiento para un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A"

El operador que realice un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" deberá:

a) describir las operaciones y los procedimientos asociados en el manual de operaciones mencionado en el punto ORO.MLR.100 del anexo III o en un manual específico de vuelo de verificación de mantenimiento;

b) actualizar el manual cuando sea necesario;

c) informar a todo el personal afectado de la existencia del manual y de los cambios realizados en él que sean pertinentes para sus funciones;

d) entregar a la autoridad competente el manual y sus actualizaciones.

SPO.SPEC.MCF.115 Requisitos aplicables a la tripulación de vuelo para un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A"

a) El operador seleccionará a los miembros de la tripulación de vuelo adecuados teniendo en cuenta la complejidad de la aeronave y el nivel del vuelo de verificación de mantenimiento. Al seleccionar a los miembros de la tripulación de vuelo para un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" con una aeronave motopropulsada compleja, el operador velará por lo siguiente:

1) que el piloto al mando haya realizado un curso de formación de conformidad con el punto SPO.SPEC. MCF.120; si la formación se ha realizado en un simulador, el piloto llevará a cabo al menos un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" como piloto supervisor o como observador antes de volar como piloto al mando en un vuelo ese tipo;

2) que el piloto al mando haya completado en aeronaves de la misma categoría que la que vaya a pilotar un mínimo de mil horas de vuelo, de las cuales, como mínimo, cuatrocientas como piloto al mando en aeronaves motopropulsadas complejas y al menos cincuenta en ese tipo concreto de aeronave.

No obstante lo dispuesto en el punto 2 del párrafo primero, si el operador introduce un nuevo tipo de aeronave en sus operaciones y evalúa las cualificaciones del piloto con arreglo a un procedimiento de evaluación establecido, el operador podrá seleccionar a un piloto que tenga menos de cincuenta horas de experiencia en ese tipo concreto de aeronave.

b) Los pilotos titulares de una habilitación de ensayos en vuelo de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 obtendrán pleno reconocimiento del curso de formación contemplado en la letra a), punto 1, del presente punto, siempre que hayan obtenido la formación inicial y continua necesaria sobre gestión de recursos de la tripulación, de conformidad con los puntos ORO.FC.115 y ORO.FC.215 del anexo III.

c) El piloto al mando no realizará un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" en una aeronave motopropulsada compleja si no ha realizado un vuelo de ese tipo en los treinta y seis meses anteriores.

d) Se recuperará la experiencia reciente como piloto al mando en un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" después de realizar un vuelo de ese tipo en calidad de observador o de piloto supervisor, o tras ejercer de piloto al mando en un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" en un simulador.

SPO.SPEC.MCF.120 Curso de formación de la tripulación de vuelo para vuelos de verificación de mantenimiento de "nivel A"

a) El curso de formación requerido para un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" se llevará a cabo con arreglo a un plan detallado.

b) La instrucción de vuelo del curso de formación se realizará de una de las maneras siguientes:

1) en un simulador que, con fines de formación, refleje adecuadamente la reacción de la aeronave y de sus sistemas a las verificaciones que se estén realizando;

2) durante un vuelo en una aeronave en el que el miembro de la tripulación demuestre las técnicas de vuelo de verificación de mantenimiento.

c) Un curso de formación realizado en una categoría de aeronave se considera válido para todos los tipos de aeronaves de esa categoría.

d) Al considerar la aeronave utilizada para la formación y la aeronave que se pilotará durante el vuelo de verificación de mantenimiento, el operador determinará si ve necesario un entrenamiento de diferencias o de familiarización y describirá el contenido de dicho entrenamiento.

SPO.SPEC.MCF.125 Composición de la tripulación y personas a bordo

a) El operador establecerá procedimientos para determinar la necesidad de especialistas adicionales.

b) En el caso de un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A", el operador definirá en su manual las normas aplicables a otras personas a bordo.

c) En el caso de un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A", es necesaria la presencia de un especialista o un piloto adicional en la cabina de vuelo para prestar asistencia a los miembros de esta, a menos que la configuración de la aeronave no lo permita o que el operador pueda justificar, dada la carga de trabajo de los miembros de la tripulación de vuelo sobre la base del programa de vuelo, que estos no necesitan asistencia adicional.

SPO.SPEC.MCF.130 Simulación de procedimientos anormales o de emergencia en vuelo

No obstante lo dispuesto en el punto SPO.OP.185, un especialista podrá estar a bordo de un vuelo de verificación de mantenimiento de "nivel A" si su presencia es necesaria para alcanzar el objetivo del vuelo y si se ha hecho constar en el programa de vuelo.

SPO.SPEC.MCF.135 Limitaciones del tiempo de vuelo y requisitos de descanso

Al asignar miembros de la tripulación a vuelos de verificación de mantenimiento, los operadores sujetos a la subparte FTL del anexo III (parte ORO) aplicarán las disposiciones de dicha subparte.

SPO.SPEC.MCF.140 Sistemas y equipos

Cuando un vuelo de verificación de mantenimiento tenga por objeto comprobar el correcto funcionamiento de un sistema o de un equipo, dicho sistema o equipo se considerará potencialmente no fiable y se acordarán medidas de mitigación adecuadas antes del vuelo con el fin de minimizar los riesgos para la seguridad del vuelo.

SPO.SPEC.MCF.145 Requisitos relativos al registrador de voz de cabina de vuelo, al registrador de datos de vuelo y a la grabación de enlaces de datos para titulares de un AOC

En el caso de un vuelo de verificación de mantenimiento de una aeronave utilizada normalmente para operaciones de transporte aéreo comercial, seguirán aplicándose las disposiciones relativas a los registradores de voz de cabina de vuelo (CVR), los registradores de datos de vuelo (FDR) y los registradores de grabación de enlaces de datos (DLR) del anexo IV (parte CAT).».

ANEXO II

Los anexos I y V *ter* del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 se modifican como sigue:

1) En el anexo I (parte M), punto M.A.201, se añade la letra k) siguiente:

«k) Cuando una aeronave incluida en un certificado de operador aéreo se utilice para operaciones no comerciales o para operaciones especializadas con arreglo al punto ORO.GEN.310 del anexo III o al punto NCO.GEN.104 del anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012, el operador garantizará que las tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realice la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) o la organización de aeronavegabilidad combinada (CAO) aprobada de conformidad con el anexo V *quinquies* (parte CAO), según proceda, del titular del certificado de operador aéreo.».

2) En el anexo V *ter* (parte ML), punto ML.A.201, se añade la letra h) siguiente:

«h) En caso de que una aeronave incluida en un certificado de operador aéreo se utilice para operaciones no comerciales o especializadas en el marco del punto ORO.GEN.310 del anexo III o el punto NCO.GEN.104 del anexo VII del Reglamento (UE) n.º 965/2012, el operador garantizará que las tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realice la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) o la organización de aeronavegabilidad combinada (CAO) aprobada de conformidad con el anexo V *quinquies* (parte CAO), según proceda, del titular del certificado de operador aéreo».

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1385 DE LA COMISIÓN

de 3 de septiembre de 2019

por la que se modifica el anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE, sobre medidas de control zoosanitarias relativas a la peste porcina africana en determinados Estados miembros

[notificada con el número C(2019) 6432]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 89/662/CEE del Consejo, de 11 de diciembre de 1989, relativa a los controles veterinarios aplicables en los intercambios intracomunitarios con vistas a la realización del mercado interior ([1]), y en particular su artículo 9, apartado 4,

Vista la Directiva 90/425/CEE del Consejo, de 26 de junio de 1990, relativa a los controles veterinarios aplicables en los intercambios dentro de la Unión de determinados animales vivos y productos con vistas a la realización del mercado interior ([2]), y en particular su artículo 10, apartado 4,

Vista la Directiva 2002/99/CE del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, por la que se establecen las normas zoosanitarias aplicables a la producción, transformación, distribución e introducción de los productos de origen animal destinados al consumo humano ([3]), y en particular su artículo 4, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

(1) La Decisión de Ejecución 2014/709/UE de la Comisión ([4]) establece medidas de control zoosanitarias relativas a la peste porcina africana en determinados Estados miembros en los que se han confirmado casos de dicha enfermedad en cerdos domésticos o salvajes (los Estados miembros afectados). En las partes I a IV del anexo de dicha Decisión de Ejecución se delimitan y enumeran determinadas zonas de los Estados miembros afectados, clasificadas según el nivel de riesgo basado en la situación epidemiológica respecto a esta enfermedad. El anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE se ha modificado varias veces para tener en cuenta los cambios en la situación epidemiológica de la Unión con respecto a la peste porcina africana que era preciso reflejar en dicho anexo. El anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE fue modificado en último lugar por la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1373 de la Comisión ([5]), a raíz de casos de peste porcina africana observados en Bulgaria, Polonia y Eslovaquia.

(2) Desde la fecha de adopción de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1373, se han producido nuevos casos de peste porcina africana en cerdos salvajes y domésticos en Bulgaria, Lituania, Hungría, Polonia y Rumanía. A raíz de estos casos recientes de dicha enfermedad, y teniendo en cuenta la actual situación epidemiológica en la Unión, se ha vuelto a evaluar y a actualizar la regionalización en esos cinco Estados miembros. Asimismo, se han vuelto a evaluar y a actualizar las medidas vigentes de gestión del riesgo. Estos cambios deben reflejarse en el anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE.

(3) En agosto de 2019 se observaron tres casos de peste porcina africana en cerdos salvajes en los distritos de Elblaski, Giżycki y Radomski, en Polonia, en zonas que figuran actualmente en la parte I del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE. Estos casos de peste porcina africana suponen un aumento del nivel de riesgo que debe reflejarse en dicho anexo. En consecuencia, estas zonas de Polonia afectadas por la peste porcina africana deben figurar ahora en la parte II, en lugar de en la parte I, del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE.

([1]) DO L 395 de 30.12.1989, p. 13.
([2]) DO L 224 de 18.8.1990, p. 29.
([3]) DO L 18 de 23.1.2003, p. 11.
([4]) Decisión de Ejecución 2014/709/UE de la Comisión, de 9 de octubre de 2014, sobre medidas de control zoosanitarias relativas a la peste porcina africana en determinados Estados miembros y por la que se deroga la Decisión de Ejecución 2014/178/UE (DO L 295 de 11.10.2014, p. 63).
([5]) Decisión de Ejecución (UE) 2019/1373 de la Comisión, de 22 de agosto de 2019, por la que se modifica el anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE, sobre medidas de control zoosanitarias relativas a la peste porcina africana en determinados Estados miembros (DO L 220 de 23.8.2019, p. 6).

(4) En agosto de 2019 se observó un brote de peste porcina africana en cerdos domésticos en el distrito de Olsztyński, en Polonia, en una zona que figura actualmente en la parte II del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE. Este brote de peste porcina africana supone un aumento del nivel de riesgo que debe reflejarse en dicho anexo. En consecuencia, esta zona de Polonia afectada por la peste porcina africana debe figurar ahora en la parte III, en lugar de en la parte II, del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE.

(5) En agosto de 2019 se observó un caso de peste porcina africana en cerdos salvajes en el municipio de Rietavas, en Lituania, en una zona que figura actualmente en la parte I del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE. Este caso de peste porcina africana supone un aumento del nivel de riesgo que debe reflejarse en dicho anexo. En consecuencia, esta zona de Lituania afectada por la peste porcina africana debe figurar ahora en la parte II, en lugar de la parte I, del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE.

(6) En agosto de 2019 se observó un caso de peste porcina africana en cerdos salvajes en el municipio de Šilutė, en Lituania, fuera de las zonas que figuran actualmente en el anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE. Este caso de peste porcina africana supone un aumento del nivel de riesgo que debe reflejarse en dicho anexo. En consecuencia, esta zona de Lituania afectada por la peste porcina africana debe figurar ahora en la parte II del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE.

(7) En agosto de 2019 se observó un brote de peste porcina africana en cerdos domésticos en el condado de Hunedoara, en Rumanía, en una zona que figura actualmente en la parte I del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE. Este brote de peste porcina africana supone un aumento del nivel de riesgo que debe reflejarse en dicho anexo. En consecuencia, esta zona de Rumanía afectada por la peste porcina africana debe figurar ahora en la parte III, en lugar de en la parte I, del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE.

(8) En agosto de 2019 se observó un caso de peste porcina africana en cerdos salvajes en la región de la provincia de Sofía (Bulgaria), en una zona que figura en la parte III y que está muy cerca de una zona incluida en la parte I del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE. Este caso de peste porcina africana supone un aumento del nivel de riesgo que debe reflejarse en dicho anexo. En consecuencia, esta zona de Bulgaria afectada por la peste porcina africana debe figurar ahora en la parte II, en lugar de en la parte I, del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE.

(9) En agosto de 2019 se observaron cinco casos de peste porcina africana en cerdos salvajes en los condados de Borsod-Abaúj-Zemplén y Heves, en Hungría, en zonas que figuran actualmente en la parte I del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE. Estos casos de peste porcina africana suponen un aumento del nivel de riesgo que debe reflejarse en dicho anexo. En consecuencia, estas zonas de Hungría afectadas por la peste porcina africana deben figurar ahora en la parte II, en lugar de en la parte I, del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE.

(10) A fin de tener en cuenta la reciente evolución epidemiológica de la peste porcina africana en la Unión y para combatir de manera proactiva los riesgos asociados a la propagación de esta enfermedad, deben delimitarse nuevas zonas de alto riesgo de un tamaño suficiente en Bulgaria, Lituania, Hungría, Polonia y Rumanía, e incluirse debidamente en las listas de las partes I, II y III del anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE. Procede, por tanto, modificar el anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE en consecuencia.

(11) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité Permanente de Vegetales, Animales, Alimentos y Piensos.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE se sustituye por el texto que figura en el anexo de la presente Decisión.

Artículo 2

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 3 de septiembre de 2019.

Por la Comisión
Vytenis ANDRIUKAITIS
Miembro de la Comisión

ANEXO

El anexo de la Decisión de Ejecución 2014/709/UE se sustituye por el texto siguiente:

«*ANEXO*

PARTE I

1. **Bélgica**

Las siguientes zonas de Bélgica:

en la provincia de Luxemburgo:

— la zona delimitada, en el sentido de las agujas del reloj, por:
— Frontière avec la France,
— Rue Mersinhat,
— La N818jusque son intersection avec la N83,
— La N83 jusque son intersection avec la N884,
— La N884 jusque son intersection avec la N824,
— La N824 jusque son intersection avec Le Routeux,
— Le Routeux,
— Rue d'Orgéo,
— Rue de la Vierre,
— Rue du Bout-d'en-Bas,
— Rue Sous l'Eglise,
— Rue Notre-Dame,
— Rue du Centre,
— La N845 jusque son intersection avec la N85,
— La N85 jusque son intersection avec la N40,
— La N40 jusque son intersection avec la N802,
— La N802 jusque son intersection avec la N825,
— La N825 jusque son intersection avec la E25-E411,
— La E25-E411jusque son intersection avec la N40,
— N40: Burnaimont, Rue de Luxembourg, Rue Ranci, Rue de la Chapelle,
— Rue du Tombois,
— Rue Du Pierroy,
— Rue Saint-Orban,
— Rue Saint-Aubain,
— Rue des Cottages,
— Rue de Relune,
— Rue de Rulune,
— Route de l'Ermitage,
— N87: Route de Habay,
— Chemin des Ecoliers,
— Le Routy,
— Rue Burgknapp,
— Rue de la Halte,
— Rue du Centre,
— Rue de l'Eglise,
— Rue du Marquisat,
— Rue de la Carrière,
— Rue de la Lorraine,

— Rue du Beynert,

— Millewée,

— Rue du Tram,

— Millewée,

— N4: Route de Bastogne, Avenue de Longwy, Route de Luxembourg,

— Frontière avec le Grand-Duché de Luxembourg,

— Frontière avec la France,

— La N87 jusque son intersection avec la N871 au niveau de Rouvroy,

— La N871 jusque son intersection avec la N88,

— La N88 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,

— La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N811,

— La N811 jusque son intersection avec la N88,

— La N88 jusque son intersection avecla N883 au niveau d'Aubange,

— La N883 jusque son intersection avec la N81 au niveau d'Aubange,

— La N81 jusque son intersection avec la E25-E411,

— La E25-E411 jusque son intersection avec la N40,

— La N40 jusque son intersection avec la rue du Fet,

— Rue du Fet,

— Rue de l'Accord jusque son intersection avec la rue de la Gaume,

— Rue de la Gaume jusque son intersection avec la rue des Bruyères,

— Rue des Bruyères,

— Rue de Neufchâteau,

— Rue de la Motte,

— La N894 jusque son intersection avec laN85,

— La N85 jusque son intersection avec la frontière avec la France.

2. **Bulgaria**

Las siguientes zonas de Bulgaria:

— the whole region of Gabrovo,

— the whole region of Haskovo,

— the whole region of Kardzhali,

— the whole region of Sliven,

— the whole region of Stara Zagora.

3. **Estonia**

Las siguientes zonas de Estonia:

— Hiiu maakond.

4. **Hungría**

Las siguientes zonas de Hungría:

— Békés megye 950150, 950250, 950350, 950450, 950750, 950850, 951460, 951550, 951650, 951750, 956, 250 956350 és 956450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Hajdú-Bihar megye 900750, 901250, 901260, 901270, 901350, 901551, 901560, 901570, 901580, 901590, 901650, 901660, 902450, 902550, 902650, 902660, 902670, 902750, 903250, 903650, 903750, 903850, 903950, 903960, 904050, 904060, 904150, 904250, 904350, 904750, 904760, 904850, 904860, 904950, 904960, 905050, 905060, 905070, 905080, 905150, 905250, 905260, 905350, 905360, 905450 és 905550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Heves megye 702550, 703360, 704150, 704250, 704350, 704450, 704550, 704650, 704750 és 705350 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Jász-Nagykun-Szolnok megye 750150, 750160, 750250, 750260, 750350, 750450, 750460, 750550, 750750, 750850, 751250, 751260,751850, 751950, 752850, 753550, 753650, 753660, 753750, 753850, 753950, 753960, 754050, 754150, 754250, 754360, 754370, 754450, 754550, 754560, 754570, 754650, 754750, 754850, 754950 és 755650 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Nógrád megye 552010, 552150, 552250, 552350, 552450, 552460, 552520, 552550, 552610, 552620, 552710, 552850, 552860, 552950, 552970, 553050, 553110, 553250, 553260, 553350, 553650, 553750, 553850, 553910 és 554050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Pest megye 571250, 571350, 571550, 571610, 571750, 571760, 572250, 572350, 572550, 572850, 572950, 573360, 573450, 575050, 576050, 577150, 577250, 579750, 580050 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 851950, 852350, 852450, 852550, 852750, 853560, 853650, 853751, 853850, 853950, 853960, 854050, 854150, 854250, 854350, 855350, 855450, 855550, 855650, 855660 és 855850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

5. **Letonia**

Las siguientes zonas de Letonia:

— Aizputes novada Cīravas pagasta daļa uz ziemeļiem no autoceļa 1192, Lažas pagasta daļa uz ziemeļrietumiem no autoceļa 1199 un uz ziemeļiem no Padures autoceļa,

— Alsungas novads,

— Durbes novada Dunalkas pagasta daļa uz rietumiem no autoceļiem P112, 1193 un 1192, un Tadaiķu pagasts,

— Kuldīgas novada Gudenieku pagasts,

— Pāvilostas novads,

— Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,

— Ventspils novada Jūrkalnes pagasts,

— Grobiņas novads,

— Rucavas novada Dunikas pagasts.

6. **Lituania**

Las siguientes zonas de Lituania:

— Klaipėdos rajono savivaldybės: Agluonėnų, Priekulės, Veiviržėnų, Judrėnų, Endriejavo ir Vėžaičių seniūnijos,

— Plungės rajono savivaldybės: Alsėdžių, Babrungo, Kulių, Nausodžio, Paukštakių, Platelių, Plungės miesto, Šateikių ir Žemaičių Kalvarijos seniūnijos,

— Skuodo rajono savivaldybė,

7. **Polonia**

Las siguientes zonas de Polonia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

— powiat szczycieński,

— powiat nidzicki,

— powiat działdowski,

— gminy Gietrzwałd, Purda, Stawiguda, Jonkowo, Olsztynek i miasto Olsztyn w powiecie olsztyńskim,

— gminy Łukta, Miłomłyn, Dąbrówno, Grunwald i Ostróda z miastem Ostróda w powiecie ostródzkim,

— gminy Kisielice, Susz, Iława z miastem Iława, Lubawa z miastem Lubawa, w powiecie iławskim,

w województwie podlaskim:

— gminy Rudka, Wyszki, część gminy Brańsk położona na północ od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 66 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Brańsk i miasto Brańsk w powiecie bielskim,

— gmina Poświętne w powiecie białostockim,

— gminy Kulesze Kościelne, Nowe Piekuty, Szepietowo, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,

— gminy Miastkowo, Nowogród, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,

— powiat zambrowski,

w województwie mazowieckim:

— powiat ostrołęcki,

— powiat miejski Ostrołęka,

— gminy Bielsk, Brudzeń Duży, Drobin, Gąbin, Łąck, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biała w powiecie płockim,

— powiat miejski Płock,

— powiat sierpecki,

— powiat żuromiński,

— gminy Andrzejewo, Brok, Małkinia Górna, Stary Lubotyń, Szulborze Wielkie, Wąsewo, Zaręby Kościelne i Ostrów Mazowiecka z miastem Ostrów Mazowiecka w powiecie ostrowskim,

— gminy Dzierzgowo, Lipowiec Kościelny, miasto Mława, Radzanów, Szreńsk, Szydłowo i Wieczfnia Kościelna, w powiecie mławskim,

— powiat przasnyski,

— powiat makowski,

— gminy Gzy, Obryte, Zatory, Pułtusk i część gminy Winnica położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,

— gminy Brańszczyk, Długosiodło, Rząśnik, Wyszków, Zabrodzie i część gminy Somianka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,

— gminy Puszcza Mariańska, Wiskitki i miasto Żyrardów w powiecie żyrardowskim,

— gminy Błędów, Nowe Miasto nad Pilicą i Mogielnica w powiecie grójeckim,

— gminy Stara Błotnica, Wyśmierzyce i Radzanów w powiecie białobrzeskim,

— gminy Iłża, Jedlińsk, Kowala, Przytyk, Skaryszew, Wierzbica, Wolanów i Zakrzew w powiecie radomskim,

— powiat miejski Radom,

— powiat szydłowiecki,

— powiat przysuski,

— gminy Kazanów i Przyłęk w powiecie zwoleńskim,

— gminy Ciepielów, Chotcza, Lipsko, Rzeczniów i Sienno w powiecie lipskim,

— powiat gostyniński,

w województwie lubelskim:

— gminy Bełżyce, Borzechów, Bychawa, Niedrzwica Duża, Konopnica, Strzyżewice, Wysokie, Wojciechów i Zakrzew w powiecie lubelskim,

— gminy Kraśnik z miastem Kraśnik, Szastarka, Trzydnik Duży, Wilkołaz, Zakrzówek i część gminy Urzędów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 833 w powiecie kraśnickim,

— gminy Batorz, Godziszów, Janów Lubelski, Modliborzyce i Potok Wielki w powiecie janowskim,

— gmina Potok Górny w powiecie biłgorajskim,

w województwie podkarpackim:

— gminy Wielkie Oczy i Lubaczów z miastem Lubaczów w powiecie lubaczowskim,

— gminy Laszki, Wiązownica, Radymno z miastem Radymno i gmina wiejska Jarosław w powiecie jarosławskim,

— gminy Bojanów, Pysznica, Zaleszany i miasto Stalowa Wola w powiecie stalowowolskim,

— powiat tarnobrzeski,

— gmina Sieniawa i Tryńcza w powiecie przeworskim,

— powiat leżajski,

— powiat niżański,

w województwie świętokrzyskim:

— gminy Lipnik, Opatów, Wojciechowice, Sadowie i część gminy Ożarów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,

— powiat sandomierski,

— gmina Brody w powiecie starachowickim,

— powiat ostrowiecki,

w województwie łódzkim:

— gminy Kocierzew Południowy, Kiernozia, Chąśno, część gminy wiejskiej Łowicz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 i Nieborów w powiecie łowickim,

— gminy Biała Rawska, Regnów i Sadowice w powiecie rawskim

— gminy Bolimów, Kowiesy, Nowy Kawęczyn i Skierniewice w powiecie skierniewickim,

— powiat miejski Skierniewice,

w województwie pomorskim:

— powiat nowodworski,

— gminy Lichnowy, Miłoradz, Nowy Staw, Malbork z miastem Malbork w powiecie malborskim,

— gminy Mikołajki Pomorskie, Stary Targ i Sztum w powiecie sztumskim,

— powiat gdański,

— Miasto Gdańsk,

— powiat tczewski,

— powiat kwidzyński.

8. **Rumanía**

Las siguientes zonas de Rumanía:

— Județul Alba,

— Județul Cluj,

— Județul Harghita,

— Județul Iași cu restul comunelor care nu sunt incluse in partea II,

— Județul Neamț,

— Județul Suceava,

— Județul Mureș,

— Județul Sibiu,

— Județul Caraș-Severin.

9. **Eslovaquia**

Las siguientes zonas de Eslovaquia:

— the whole district of Kosice-okolie (including its urban areas),

— the whole district of Vrenov nad Toplou,

— the whole district of Humenné,

— the whole district of Snina,

— the whole district of Sobrance,

— in the district of Michalovce, the whole municipalities of Tušice, Moravany, Pozdišovce, Michalovce, Zalužice, Lúčky,Závadka, Hnojné,, Poruba pod Vihorlatom, Jovsa, Kusín, Klokočov, Kaluža, Vinné, Trnava pri Laborci, Oreské, Staré, Zbudza, Petrovce nad Laborcom, Lesné, Suché, Rakovec nad Ondavou, Nacina Ves, Voľa, Pusté Čemerné and Strážske.

PARTE II

1. **Bélgica**

Las siguientes zonas de Bélgica:

en la provincia de Luxemburgo:

— la zona delimitada, en el sentido de las agujas del reloj, por:

— La frontière avec la France au niveau de Florenville,

— La N85 jusque son intersection avec la N894au niveau de Florenville,

— La N894 jusque son intersection avec larue de la Motte,

— La rue de la Motte jusque son intersection avec la rue de Neufchâteau,

— La rue de Neufchâteau,

— La rue des Bruyères jusque son intersection avec la rue de la Gaume,

— La rue de la Gaume jusque son intersection avec la rue de l'Accord,

— La rue de l'Accord,

— La rue du Fet,

— La N40 jusque son intersection avec la E25-E411,

— La E25-E411 jusque son intersection avec la N81 au niveau de Weyler,

— La N81 jusque son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,

— La N883 jusque son intersection avec la N88 au niveau d'Aubange,

— La N88 jusque son intersection avec la N811,

— La N811 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,

— La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N88,

— La N88 jusque son intersection avec la N871,

— La N871 jusque son intersection avec la N87 au niveau de Rouvroy,

— La N87 jusque son intersection avec la frontière avec la France.

2. **Bulgaria**

Las siguientes zonas de Bulgaria:

— the whole region of Pernik,

— the whole region of Kyustendil,

— the whole region of Dobrich,

— the whole region of Plovdiv,

— the whole region of Pazardzhik,

— the whole region of Shumen,

— the whole region of Smolyan,

— the whole region of Varna,

— the whole region of Burgas excluding the areas in Part III,

— the whole region of Veliko Tarnovo excluding the areas in Part III.

3. **Estonia**

Las siguientes zonas de Estonia:

— Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. **Hungría**

Las siguientes zonas de Hungría:

— Borsod-Abaúj-Zemplén megye 650100, 650200, 650300, 650400, 650500, 650600, 650700, 650800, 650900, 651000, 651100, 651200, 651300, 651400, 651500, 651610, 651700, 651801, 651802, 651803, 651900, 652000, 652100, 652200, 652300, 652601, 652602, 652603, 652700, 652900, 653000, 653100,653200, 653300, 653401, 653403, 653500, 653600, 653700, 653800, 653900, 654000, 654201, 654202, 654301, 654302, 654400, 654501, 654502, 654600, 654700, 654800, 654900, 655000, 655100, 655200, 655300, 655400, 655500, 655600, 655700, 655800, 655901, 655902, 656000, 656100, 656200, 656300, 656400, 656600, 656701, 656702, 656800, 656900, 657010, 657100, 657300, 657400, 657500, 657600, 657700, 657800, 657900, 658000, 658100, 658201, 658202, 658310, 658401, 658402, 658403, 658404, 658500, 658600, 658700, 658801, 658802, 658901, 658902, 659000, 659100, 659210, 659220, 659300, 659400, 659500, 659601, 659602, 659701, 659800, 659901, 660000, 660100, 660200, 660400, 660501, 660502, 660600 és 660800, valamint 652400, 652500 és 652800 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Hajdú-Bihar megye 900150, 900250, 900350, 900450, 900550, 900650, 900660, 900670, 901850,900850, 900860, 900930, 900950, 901050, 901150, 901450, 901750, 901950, 902050, 902150, 902250, 902350, 902850, 902860, 902950, 902960, 903050, 903150, 903350, 903360, 903370, 903450, 903550, 904450, 904460, 904550 és 904650 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Heves megye 700150, 700250, 700260, 700350, 700450, 700460, 700550, 700650, 700750, 700850, 700860, 700950, 701050, 701111, 701150, 701250, 701350, 701550, 701560, 701650, 701750, 701850, 701950, 702050, 702150, 702250, 702260, 702350, 702450, 702750, 702850, 702950, 703050, 703150, 703250, 703350, 703370, 703450, 703550, 703610, 703750, 703850, 703950, 704050, 704850, 704950, 705050, 705150,705250, 705450, 705510 és 705610 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Jász-Nagykun-Szolnok megye 750650, 750950, 751050, 751150, 751160, 751350, 751360, 751450, 751460, 751470, 751550, 751650, 751750, 752150, 752250, 752350, 752450, 752460, 752550, 752560, 752650, 752750, 752950, 753060, 753070, 753150, 753250, 753310, 753450, 755550 és 755750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Nógrád megye 550110, 550120, 550130, 550210, 550310, 550320, 550450, 550460, 550510, 550610, 550710, 550810, 550950, 551010, 551150, 551160, 551250, 551350, 551360, 551450, 551460, 551550, 551650, 551710, 551810, 551821, 552360 és 552960 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

— Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 850950, 851050, 851150, 851250, 851350, 851450, 851550, 851560, 851650, 851660, 851751, 851752, 852850, 852860, 852950, 852960, 853050, 853150, 853160, 853250, 853260, 853350, 853360, 853450, 853550, 854450, 854550, 854560, 854650, 854660, 854750, 854850, 854860, 854870, 854950, 855050, 855150, 855250, 855460, 855750, 855950, 855960, 856051, 856150, 856250, 856260, 856350, 856360, 856450, 856550, 856650, 856750, 856760, 856850, 856950, 857050, 857150, 857350, 857450, 857650, valamint 850150, 850250, 850260, 850350, 850450, 850550, 852050, 852150, 852250, 857550, 850650, 850850, 851851 és 851852 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

5. **Letonia**

Las siguientes zonas de Letonia:

— Ādažu novads,

— Aizputes novada Kalvenes pagasts pagasta daļa uz dienvidiem no autoceļa A9,

— Aglonas novads,

— Aizkraukles novads,

— Aknīstes novads,

— Alojas novads,

— Alūksnes novads,

— Amatas novads,

— Apes novads,

— Auces novads,

— Babītes novads,

— Baldones novads,

— Baltinavas novads,

— Balvu novads,

— Bauskas novads,

— Beverīnas novads,

— Brocēnu novada Blīdenes pagasts, Remtes pagasta daļa uz austrumiem no autoceļa 1154 un P109,

— Burtnieku novads,

— Carnikavas novads,

— Cēsu novads,

— Cesvaines novads,

— Ciblas novads,

— Dagdas novads,

— Daugavpils novads,

— Dobeles novads,

— Dundagas novads,

— Durbes novada Durbes pagasta daļa uz dienvidiem no dzelzceļa līnijas Jelgava-Liepāja,

— Engures novads,

— Ērgļu novads,

— Garkalnes novads,

— Gulbenes novads,

— Iecavas novads,

— Ikšķiles novads,

— Ilūkstes novads,

— Inčukalna novads,

— Jaunjelgavas novads,

— Jaunpiebalgas novads,

— Jaunpils novads,

— Jēkabpils novads,

— Jelgavas novads,

— Kandavas novads,

— Kārsavas novads,

— Ķeguma novads,

— Ķekavas novads,

— Kocēnu novads,

— Kokneses novads,

— Krāslavas novads,

— Krimuldas novads,

— Krustpils novads,

— Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Padures, Rendas, Kabiles, Rumbas, Kurmāles, Pelču, Snēpeles, Turlavas, Laidu un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,

— Lielvārdes novads,

— Līgatnes novads,

— Limbažu novads,

— Līvānu novads,

— Lubānas novads,

— Ludzas novads,

— Madonas novads,

— Mālpils novads,

— Mārupes novads,

— Mazsalacas novads,

— Mērsraga novads,

— Naukšēnu novads,

— Neretas novads,

— Ogres novads,

— Olaines novads,

— Ozolnieku novads,

— Pārgaujas novads,

— Pļaviņu novads,

— Preiļu novads,

— Priekules novads,

— Priekuļu novads,

— Raunas novads,

— republikas pilsēta Daugavpils,

— republikas pilsēta Jelgava,

— republikas pilsēta Jēkabpils,

— republikas pilsēta Jūrmala,

— republikas pilsēta Rēzekne,

— republikas pilsēta Valmiera,

— Rēzeknes novads,

— Riebiņu novads,

— Rojas novads,

— Ropažu novads,

— Rugāju novads,

— Rundāles novads,

— Rūjienas novads,

— Salacgrīvas novads,

— Salas novads,

— Salaspils novads,

— Saldus novada Novadnieku, Kursīšu, Zvārdes, Pampāļu, Šķēdes, Nīgrandes, Zaņas, Ezeres, Rubas, Jaunauces un Vadakstes pagasts,

— Saulkrastu novads,

— Sējas novads,

— Siguldas novads,

— Skrīveru novads,

— Skrundas novads,

— Smiltenes novads,

— Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,

— Strenču novads,

— Talsu novads,

— Tērvetes novads,

— Tukuma novads,

— Vaiņodes novads,

— Valkas novads,

— Varakļānu novads,

— Vārkavas novads,

— Vecpiebalgas novads,

— Vecumnieku novads,

— Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,

— Viesītes novads,

— Viļakas novads,

— Viļānu novads,

— Zilupes novads.

6. **Lituania**

Las siguientes zonas de Lituania:

— Alytaus miesto savivaldybė,

— Alytaus rajono savivaldybė: Alytaus, Alovės, Butrimonių, Daugų, Nemunaičio, Pivašiūnų, Punios, Raitininkų seniūnijos,

— Anykščių rajono savivaldybė,

— Akmenės rajono savivaldybė: Ventos ir Papilės seniūnijos,

— Biržų miesto savivaldybė,

— Biržų rajono savivaldybė,

— Druskininkų savivaldybė,

— Elektrėnų savivaldybė,

— Ignalinos rajono savivaldybė,

— Jonavos rajono savivaldybė,

— Joniškio rajono savivaldybė: Kepalių, Kriukų, Saugėlaukio ir Satkūnų seniūnijos,

— Jurbarko rajono savivaldybė,

— Kaišiadorių rajono savivaldybė,

— Kalvarijos savivaldybė: Akmenynų, Liubavo, Kalvarijos seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr. 131 ir į pietus nuo kelio Nr. 200 ir Sangrūdos seniūnijos,

— Kauno miesto savivaldybė,

— Kauno rajono savivaldybė: Babtų, Batniavos, Čekiškės, Domeikavos, Garliavos, Garliavos apylinkių, Karmėlavos, Kulautuvos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Raudondvario, Rokų, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vandžiogalos, Vilkijos ir Vilkijos apylinkių seniūnijos,

— Kelmės rajono savivaldybė,Kėdainių rajono savivaldybė,

— Kupiškio rajono savivaldybė,

— Lazdijų rajono savivaldybė: Būdviečio, Kapčiamieščio, Kučiūnų ir Noragėlių seniūnijos,

— Marijampolės savivaldybė: Degučių, Mokolų ir Narto seniūnijos,

— Mažeikių rajono savivaldybė: Šerkšnėnų, Sedos ir Židikų seniūnijos,

— Molėtų rajono savivaldybė,

— Pagėgių savivaldybė,

— Pakruojo rajono savivaldybė,

— Panevėžio rajono savivaldybė,

— Panevėžio miesto savivaldybė,

— Pasvalio rajono savivaldybė,

— Radviliškio rajono savivaldybė,

— Rietavo savivaldybė,

— Prienų rajono savivaldybė: Stakliškių ir Veiverių seniūnijos,

— Plungės rajono savivaldybė: Žlibinų ir Stalgėnų seniūnijos,

— Raseinių rajono savivaldybė,

— Rokiškio rajono savivaldybė,

— Šakių rajono savivaldybė: Barzdų, Griškabūdžio, Kidulių, Kudirkos Naumiesčio, Lekėčių, Sintautų, Slavikų. Sudargo, Žvirgždaičių seniūnijos ir Kriūkų seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 3804, Lukšių seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 3804, Šakių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr. 140 ir į pietvakarius nuo kelio Nr. 137

— Šalčininkų rajono savivaldybė,

— Šiaulių miesto savivaldybė,

— Šiaulių rajono savivaldybė: Šiaulių kaimiškoji seniūnija,

— Šilutės rajono savivaldybė,

— Širvintų rajono savivaldybė,

— Šilalės rajono savivaldybė,

— Švenčionių rajono savivaldybė,

— Tauragės rajono savivaldybė,

— Telšių rajono savivaldybė,

— Trakų rajono savivaldybė,

— Ukmergės rajono savivaldybė,

— Utenos rajono savivaldybė,

— Varėnos rajono savivaldybė,

— Vilniaus miesto savivaldybė,

— Vilniaus rajono savivaldybė,

— Vilkaviškio rajono savivaldybė: Bartninkų, Gražiškių, Keturvalakių, Kybartų, Klausučių, Pajevonio, Šeimenos, Vilkaviškio miesto, Virbalio, Vištyčio seniūnijos,

— Visagino savivaldybė,

— Zarasų rajono savivaldybė.

7. **Polonia**

Las siguientes zonas de Polonia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

— gminy Kalinowo, Prostki i gmina wiejska Ełk w powiecie ełckim,

— gminy Elbląg, Gronowo Elbląskie, Milejewo, Młynary, Markusy, Rychliki i Tolkmicko w powiecie elbląskim,

— powiat miejski Elbląg,

— powiat gołdapski,

— gmina Wieliczki w powiecie oleckim,

— powiat piski,

— gmina Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie w powiecie bartoszyckim,

— gminy Biskupiec, Świątki i część gminy Barczewo położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,

— gmina Miłakowo, część gminy Małdyty położona na południowy – zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga i część gminy Morąg położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,

— część gminy Ryn położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,

— gminy Braniewo i miasto Braniewo, Frombork, Lelkowo, Pieniężno, Płoskinia oraz część gminy Wilczęta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,

— gmina Reszel, część gminy Kętrzyn położona na południe od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn, na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy oraz na zachód i na południe od zachodniej i południowej granicy miasta Kętrzyn, miasto Kętrzyn i część gminy Korsze położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na wschód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,

— gminy Lubomino, Orneta część gminy Lidzbark Warmiński położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 51 i miasto Lidzbark Warmiński w powiecie lidzbarskim,

— powiat mrągowski,

— gmina Zalewo w powiecie iławskim,

w województwie podlaskim:

— powiat grajewski,

— powiat moniecki,

— powiat sejneński,

— gminy Łomża, Piątnica, Jedwabne, Przytuły i Wiznaw powiecie łomżyńskim,

— powiat miejski Łomża,

— gminy Dziadkowice, Grodzisk, Mielnik, Nurzec-Stacja i Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim,

— gminy Białowieża, Czyże, Narew, Narewka, Hajnówka z miastem Hajnówka i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,

— gminy Klukowo, Kobylin-Borzymy i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,

— powiat kolneński z miastem Kolno,

— gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Juchnowiec Kościelny, Łapy, Michałowo, Supraśl, Suraż, Turośń Kościelna, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady i Choroszcz w powiecie białostockim,

— miasto Bielsk Podlaski, część gminy Bielsk Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 biegnącą od południowo-zachodniej granicy gminy do granicy miasta Bielsk Podlaski, na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 689 biegnącą od wschodniej granicy gminy do wschodniej granicy miasta Bielsk Podlaski oraz na północ i północny zachód od granicy miasta Bielsk Podlaski, część gminy Boćki położona na zachód od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 i część gminy Brańsk położona na południe od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 66 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Brańsk w powiecie bielskim,

— powiat suwalski,

— powiat miejski Suwałki,

— powiat augustowski,

— powiat sokólski,

— powiat miejski Białystok,

w województwie mazowieckim:

— gminy Korczew, Kotuń, Paprotnia, Przesmyki, Wodynie, Skórzec, Mokobody, Mordy, Siedlce, Suchożebry i Zbuczyn w powiecie siedleckim,

— powiat miejski Siedlce,

— gminy Bielany, Ceranów, Kosów Lacki, Repki i gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,

— powiat węgrowski,

— powiat łosicki,

— gminy Grudusk, Opinogóra Górna, Gołymin-Ośrodek i część gminy Glinojeck położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,

— powiat sochaczewski,

— gminy Policzna, Tczów i Zwoleń w powiecie zwoleńskim,

— gminy Garbatka – Letnisko, Gniewoszów i Sieciechów w powiecie kozienickim,

— gmina Solec nad Wisłą w powiecie lipskim,

— gminy Gózd, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko i Pionki z miastem Pionki w powiecie radomskim,

— gminy Bodzanów, Bulkowo, Staroźreby i Słubice w powiecie płockim,

— powiat nowodworski,

— powiat płoński,

— gminy Pokrzywnica, Świercze i część gminy Winnica położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,

— powiat wołomiński,

— część gminy Somianka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,

— gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Górzno, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa, Trojanów, Żelechów, część gminy Wilga położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia do rzeki Wisły w powiecie garwolińskim,

— gmina Boguty – Pianki w powiecie ostrowskim,

— gminy Stupsk, Wiśniewo i część gminy Strzegowo położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,

— powiat otwocki,

— powiat warszawski zachodni,

— powiat legionowski,

— powiat piaseczyński,

— powiat pruszkowski,

— gminy Belsk Duży, Goszczyn, Chynów, Grójec, Jasieniec, Pniewy i Warka w powiecie grójeckim,

— powiat grodziski,

— gminy Mszczonów i Radziejowice w powiecie żyrardowskim,

— gminy Białobrzegi i Promna w powiecie białobrzeskim,

— powiat miejski Warszawa,

w województwie lubelskim:

— gminy Janów Podlaski, Kodeń, Tuczna, Leśna Podlaska, Rossosz, Łomazy, Konstantynów, Piszczac, Rokitno, Biała Podlaska, Zalesie, Terespol z miastem Terespol, Drelów, Międzyrzec Podlaski z miastem Międzyrzec Podlaski w powiecie bialskim,

— powiat miejski Biała Podlaska,

— gminy Aleksandrów, Biłgoraj z miastem Biłgoraj, Biszcza, Józefów, Księżpol, Łukowa, Obsza i Tarnogród część gminy Frampol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Tereszpol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,

— gminy Chrzanów i Dzwola w powiecie janowskim,

— powiat puławski,

— powiat rycki,

— gminy Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski, Wola Mysłowska, Trzebieszów, Stanin, część gminy wiejskiej Łuków położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Łuków i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 806 biegnącą od wschodniej granicy miasta Łuków do wschodniej granicy gminy wiejskiej Łuków i miasto Łuków w powiecie łukowskim,

— gminy Jabłonna, Krzczonów i Garbów w powiecie lubelskim,

— gminy Rybczewice i Piaski w powiecie świdnickim,

— gmina Fajsławice, część gminy Żółkiewka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 i część gminy Łopiennik Górny położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17 w powiecie krasnostawskim,

— gminy Dołhobyczów, Mircze, Trzeszczany, Werbkowice i część gminy wiejskiej Hrubieszów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 844 oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 i miasto Hrubieszów w powiecie hrubieszowskim,

— gminy Krynice, Rachanie, Tarnawatka, Łaszczów, Telatyn, Tyszowce i Ulhówek w powiecie tomaszowskim,

— część gminy Wojsławice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy przez miejscowość Wojsławice do południowej granicy gminy w powiecie chełmskim,

— gmina Adamów, Miączyn, Sitno, Komarów-Osada, Krasnobród, Łabunie, Zamość, Grabowiec, część gminy Zwierzyniec położona na południowy-wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 858 i część gminy Skierbieszów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843 w powiecie zamojskim,

— powiat miejski Zamość,

— gminy Annopol, Dzierzkowice, Gościeradów i część gminy Urzędów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 833 w powiecie kraśnickim,

— powiat opolski,

w województwie podkarpackim:

— gminy Radomyśl nad Sanem i Zaklików w powiecie stalowowolskim,

— gminy Horyniec-Zdrój, Cieszanów, Oleszyce i Stary Dzików w powiecie lubaczowskim,

— gmina Adamówka w powiecie przeworskim,

w województwie pomorskim:

— gminy Dzierzgoń i Stary Dzierzgoń w powiecie sztumskim,

— gmina Stare Pole w powiecie malborskim,

w województwie świętokrzyskim:

— gmina Tarłów i część gminy Ożarów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim.

8. **Rumanía**

Las siguientes zonas de Rumanía:

— Restul județului Maramureș care nu a fost inclus în Partea III cu următoarele comune:

  — Comuna Vișeu de Sus,

  — Comuna Moisei,

  — Comuna Borșa,

  — Comuna Oarța de Jos,

  — Comuna Suciu de Sus,

  — Comuna Coroieni,

  — Comuna Târgu Lăpuș,

  — Comuna Vima Mică,

  — Comuna Boiu Mare,

  — Comuna Valea Chioarului,

  — Comuna Ulmeni,

  — Comuna Băsești,

  — Comuna Baia Mare,

  — Comuna Tăuții Magherăuș,

  — Comuna Cicărlău,

  — Comuna Seini,

  — Comuna Ardusat,

  — Comuna Farcasa,

  — Comuna Salsig,

  — Comuna Asuaju de Sus,

  — Comuna Băița de sub Codru,

  — Comuna Bicaz,

  — Comuna Grosi,

  — Comuna Recea,

  — Comuna Baia Sprie,

  — Comuna Sisesti,

  — Comuna Cernesti,

  — Copalnic Mănăstur,

  — Comuna Dumbrăvița,

  — Comuna Cupseni,

  — Comuna Șomcuța Mare,

  — Comuna Sacalești,

  — Comuna Remetea Chioarului,

  — Comuna Mireșu Mare,

  — Comuna Ariniș,

— Județul Bistrița-Năsăud,

— Județul Iași cu următoarele comune:
  — Bivolari,
  — Trifești,
  — Probota,
  — Movileni,
  — Țigănași,
  — Popricani,
  — Victoria,
  — Golăești,
  — Aroneanu,
  — Iași,
  — Rediu,
  — Miroslava,
  — Bârnova,
  — Ciurea,
  — Mogoșești,
  — Grajduri,
  — Scânteia,
  — Scheia,
  — Dobrovăț,
  — Schitu Duca,
  — Tuțora,
  — Tomești,
  — Bosia,
  — Prisăcani,
  — Osoi,
  — Costuleni,
  — Răducăneni,
  — Dolhești,
  — Gorban,
  — Ciortești,
  — Moșna,
  — Cozmești,
  — Grozești,
  — Holboca.

PARTE III

1. **Bulgaria**

Las siguientes zonas de Bulgaria:
the whole region of Blagoevgrad,
the whole region of Montana,
the whole region of Ruse,
the whole region of Razgrad,
the whole region of Silistra,
the whole region of Pleven,
the whole region of Vratza,

the whole region of Vidin,

the whole region of Targovishte,

the whole region of Lovech,

the whole region of Sofia city,

the whole region of Sofia Province,

in the region of Veliko Tarnovo:

— the whole municipality of Svishtov,

— the whole municipality of Pavlikeni

— the whole municipality of Polski Trambesh

— the whole municipality of Strajitsa,

in Burgas region:

— the whole municipality of Burgas,

— the whole municipality of Kameno,

— the whole municipality of Malko Tarnovo,

— the whole municipality of Primorsko,

— the whole municipality of Sozopol,

— the whole municipality of Sredets,

— the whole municipality of Tsarevo.

2. **Letonia**

Las siguientes zonas de Letonia:

— Aizputes novada Aizputes pagasts, Cīravas pagasta daļa uz dienvidiem no autoceļa 1192, Kazdangas pagasts, Kalvenes pagasta daļa uz ziemeļiem no autoceļa A9, Lažas pagasta dienvidaustrumu daļa un pagasta daļa uz dienvidaustrumiem no autoceļa 1199 un uz dienvidiem no Padures autoceļa, Aizputes pilsēta,

— Durbes novada Vecpils pagasts, Durbes pagasta daļa uz ziemeļiem no dzelzceļa līnijas Jelgava-Liepāja, Dunalkas pagasta daļa uz austrumiem no autoceļiem P112, 1193 un 1192, Durbes pilsēta,

— Brocēnu novada Cieceres un Gaiķu pagasts, Remtes pagasta daļa uz rietumiem no autoceļa 1154 un P109, Brocēnu pilsēta,

— Saldus novada Saldus, Zirņu, Lutriņu un Jaunlutriņu pagasts, Saldus pilsēta.

3. **Lituania**

Las siguientes zonas de Lituania:

— Akmenės rajono savivaldybė: Akmenės, Kruopių, Naujosios Akmenės kaimiškoji ir Naujosios Akmenės miesto seniūnijos,

— Alytaus rajono savivaldybė: Simno sen, Krokialaukio ir Miroslavo seniūnijos,

— Birštono savivaldybė,

— Joniškio rajono savivaldybė:Gaižaičių, Gataučių, Joniškio, Rudiškių, Skaistgirio, Žagarės seniūnijos,

— Kalvarijos savivaldybė: Kalvarijos seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 131 ir į šiaurę nuo kelio Nr. 200,

— Kauno rajono savivaldybė: Akademijos, Alšėnų, Ežerėlio, Kačerginės, Ringaudų ir Zapyškio seniūnijos,

— Kazlų Rudos savivaldybė: Antanavo, Kazlų Rudos, Jankų ir Plutiškių seniūnijos,

— Lazdijų rajono savivaldybė: Krosnos, Lazdijų miesto, Lazdijų, Seirijų, Šeštokų, Šventežerio ir Veisiejų seniūnijos,

— Marijampolės savivaldybė: Gudelių, Igliaukos, Liudvinavo, Marijampolės,Sasnavos ir Šunskų seniūnijos,

— Mažeikių rajono savivaldybės: Laižuvos, Mažeikių apylinkės, Mažeikių, Reivyčių, Tirkšlių ir Viekšnių seniūnijos,

— Prienų rajono savivaldybė: Ašmintos, Balbieriškio, Išlaužo, Jiezno, Naujosios Ūtos, Pakuonio, Prienų ir Šilavotos seniūnijos,

— Šakių rajono savivaldybė: Gelgaudiškio ir Plokščių seniūnijos ir Kriūkų seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Lukšių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Šakių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 140 ir į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 137,

— Šiaulių rajono savivaldybės: Bubių, Ginkūnų, Gruzdžių, Kairių, Kuršėnų kaimiškoji, Kuršėnų miesto, Kužių, Meškuičių, Raudėnų ir Šakynos seniūnijos,

— Šakių rajono savivaldybė: Gelgaudiškio ir Plokščių seniūnijos ir Kriūkų seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Lukšių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Šakių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 140 ir į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 137,

— Vilkaviškio rajono savivaldybės: Gižų ir Pilviškių seniūnijos.

4. **Polonia**

Las siguientes zonas de Polonia:

w województwie warmińsko-mazurskim:

— Gminy Bisztynek, Sępopol i Bartoszyce z miastem Bartoszyce w powiecie bartoszyckim,

— gmina Kiwity i część gminy Lidzbark Warmiński położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 51 w powiecie lidzbarskim,

— gminy Srokowo, Barciany, część gminy Kętrzyn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy i część gminy Korsze położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na zachód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,

— gmina Stare Juchy w powiecie ełckim,

— część gminy Wilczęta położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,

— część gminy Morąg położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga, część gminy Małdyty położona na północny – wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,

— gminy Godkowo i Pasłęk w powiecie elbląskim,

— gminy Kowale Oleckie, Olecko i Świętajno w powiecie oleckim,

— powiat węgorzewski,

— gminy Kruklanki, Wydminy, Miłki, Giżycko z miastem Giżycko i część gminy Ryn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,

— gminy Jeziorany, Kolno, Dywity, Dobre Miasto i część gminy Barczewo położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,

w województwie podlaskim:

— gmina Orla, część gminy Bielsk Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 biegnącą od południowo-zachodniej granicy gminy do granicy miasta Bielsk Podlaski i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 689 biegnącą od wschodniej granicy gminy do wschodniej granicy miasta Bielsk Podlaski i część gminy Boćki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie bielskim,

— gminy Kleszczele, Czeremcha i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na południowy zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,

— gminy Perlejewo, Drohiczyn i Milejczyce w powiecie siemiatyckim,

— gmina Ciechanowiec w powiecie wysokomazowieckim,

w województwie mazowieckim:

— gminy Domanice i Wiśniew w powiecie siedleckim,

— gminy Łaskarzew z miastem Łaskarzew, Maciejowice, Sobolew i część gminy Wilga położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia dorzeki Wisły w powiecie garwolińskim,

— powiat miński,

— gminy Jabłonna Lacka, Sabnie i Sterdyń w powiecie sokołowskim,

— gminy Ojrzeń, Sońsk, Regimin, Ciechanów z miastem Ciechanów i część gminy Glinojeck położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,

— część gminy Strzegowo położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,

— gmina Nur w powiecie ostrowskim,

— gminy Grabów nad Pilicą, Magnuszew, Głowaczów, Kozienice w powiecie kozienickim,

— gmina Stromiec w powiecie białobrzeskim,

— gminy Czerwińsk nad Wisłą i Naruszewo w powiecie płońskim,

— gminy Wyszogród i Mała Wieś w powiecie płockim,

w województwie lubelskim:

— gminy Bełżec, Jarczów, Lubycza Królewska, Susiec, Tomaszów Lubelski i miasto Tomaszów Lubelski w powiecie tomaszowskim,

— gminy Białopole, Dubienka, Chełm, Leśniowice, Wierzbica, Sawin, Ruda Huta, Dorohusk, Kamień, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny, Siedliszcze, Żmudź i część gminy Wojsławice położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Wojsławice do południowej granicy gminy w powiecie chełmskim,

— powiat miejski Chełm,

— gminy Izbica, Gorzków, Rudnik, Kraśniczyn, Krasnystaw z miastem Krasnystaw, Siennica Różana i część gminy Łopiennik Górny położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17, część gminy Żółkiewka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 w powiecie krasnostawskim,

— gmina Stary Zamość, Radecznica, Szczebrzeszyn, Sułów, Nielisz, część gminy Skierbieszów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843, część gminy Zwierzyniec położona na północny-zachód od linii wyznaczonej przez droge nr 858 powiecie zamojskim,

— część gminy Frampol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Tereszpol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,

— gminy Hanna, Hańsk, Wola Uhruska, Urszulin, Stary Brus, Wyryki i gmina wiejska Włodawa w powiecie włodawskim,

— powiat łęczyński,

— gmina Trawniki w powiecie świdnickim,

— gminy Sławatycze, Sosnówka i Wisznice w powiecie bialskim,

— gminy Adamów, Krzywda, Serokomla, Wojcieszków i część gminy wiejskiej Łuków położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Łuków, a następnie na północ, zachód, południe i wschód od linii stanowiącej północną, zachodnią, południową i wschodnią granicę miasta Łuków do jej przecięcia się z drogą nr 806 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 806 biegnącą od wschodniej granicy miasta Łuków do wschodniej granicy gminy wiejskiej Łuków w powiecie łukowskim,

— powiat parczewski,

— powiat radzyński,

— powiat lubartowski,

— gminy Horodło, Uchanie, Niedźwiada i część gminy wiejskiej Hrubieszów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 844 biegnącą od zachodniej granicy gminy wiejskiej Hrubieszów do granicy miasta Hrubieszów oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 biegnącą od wschodniej granicy miasta Hrubieszów do wschodniej granicy gminy wiejskiej Hrubieszów w powiecie hrubieszowskim,

— gminy Głusk, Jastków, Niemce i Wólka w powiecie lubelskim,

— gminy Mełgiew i miasto Świdnik w powiecie świdnickim,

— powiat miejski Lublin,

w województwie podkarpackim:

— gmina Narol w powiecie lubaczowskim.

5. **Rumanía**

Las siguientes zonas de Rumanía:

— Zona orașului București,

— Județul Constanța,

— Județul Satu Mare,

— Județul Tulcea,

— Județul Bacău,

— Județul Bihor,
— Județul Brăila,
— Județul Buzău,
— Județul Călărași,
— Județul Dâmbovița,
— Județul Galați,
— Județul Giurgiu,
— Județul Ialomița,
— Județul Ilfov,
— Județul Prahova,
— Județul Sălaj,
— Județul Vaslui,
— Județul Vrancea,
— Județul Teleorman,
— Partea din județul Maramureș cu următoarele delimitări:
  — Comuna Petrova,
  — Comuna Bistra,
  — Comuna Repedea,
  — Comuna Poienile de sub Munte,
  — Comuna Vișeu e Jos,
  — Comuna Ruscova,
  — Comuna Leordina,
  — Comuna Rozavlea,
  — Comuna Strâmtura,
  — Comuna Bârsana,
  — Comuna Rona de Sus,
  — Comuna Rona de Jos,
  — Comuna Bocoiu Mare,
  — Comuna Sighetu Marmației,
  — Comuna Sarasau,
  — Comuna Câmpulung la Tisa,
  — Comuna Săpânța,
  — Comuna Remeti,
  — Comuna Giulești,
  — Comuna Ocna Șugatag,
  — Comuna Desești,
  — Comuna Budești,
  — Comuna Băiuț,
  — Comuna Cavnic,
  — Comuna Lăpuș,
  — Comuna Dragomirești,
  — Comuna Ieud,
  — Comuna Săliștea de Sus,
  — Comuna Săcel,
  — Comuna Călinești,

— Comuna Vadu Izei,
— Comuna Botiza,
— Comuna Bogdan Vodă,
— Localitatea Groșii Țibleșului, comuna Suciu de Sus,
— Localitatea Vișeu de Mijloc, comuna Vișeu de Sus,
— Localitatea Vișeu de Sus, comuna Vișeu de Sus.

— Județul Mehedinți,
— Județul Gorj,
— Județul Argeș,
— Județul Olt,
— Județul Dolj,
— Județul Arad,
— Județul Timiș,
— Județul Covasna,
— Județul Brașov,
— Județul Botoșani,
— Județul Vâlcea,
— Județul Hunedoara.

6. **Eslovaquia**

Las siguientes zonas de Eslovaquia:

— the whole district of Trebisov,
— in the district of Michalovce, the whole municipalities of the district not already included in Part I.

PARTE IV

Italia

Las siguientes zonas de Italia:

— tutto il territorio della Sardegna.».

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)

Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES