

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

- 288** *Resolución de 30 de noviembre de 2021, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se emite un método alternativo de cumplimiento de conformidad con lo establecido en el CAMO.a.305 c) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre, 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, en lo que respecta a los requisitos que deben demostrar los responsables de seguridad.*

Con la entrada en vigor del Reglamento (UE) 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, se requirió a los operadores de transporte aéreo comercial la implementación de un sistema de gestión al amparo del apartado ORO.GEN.200. Entre los requisitos aplicables a dicho sistema de gestión estaba la necesidad de designar a un Responsable de Seguridad Operacional, en adelante, RS.

Con la publicación del Reglamento (UE) 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, en materia de aeronavegabilidad continuada, se requiere a las organizaciones de gestión de la aeronavegabilidad, CAMO, la implementación de un sistema de gestión, que en el caso de tratarse de una compañía aérea con una licencia de explotación emitida de conformidad con el Reglamento (CE) 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, se integrará en el sistema de gestión del operador titular del Certificado de Operador Aéreo, en adelante AOC.

El punto normativo CAMO.A.305(c) recogido en el anexo V quater del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 indica que el Responsable de Seguridad (en adelante, RS) de una organización CAMO Parte CAMO deberá 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 citado reglamento.

El Medio Aceptable de Cumplimiento AMC1 CAMO.A.305(c) especifica los requisitos relacionados con los conocimientos, cualificación y experiencia para el RS, con énfasis en un título de ingeniería relevante o una cualificación de técnico de mantenimiento de aeronaves con formación adicional que sea aceptable para la autoridad competente.

Por su parte, el Material Guía 1 (GM1) del apartado ORO.GEN.200 a)1) del Reglamento (UE) 965/2012 recoge las competencias requeridas al RS de un operador aéreo titular de un AOC.

En aquellos supuestos en los que es necesario cumplir por una misma persona tanto la normativa aplicable a las organizaciones CAMO como la del Reglamento (UE) n.º 965/2012, el perfil de conocimientos y cualificación es tan exigente que resulta extremadamente complejo, lo que puede llevar a que sea imposible de afrontar en la realidad. Esta situación puede darse en organizaciones que están obteniendo sus aprobaciones por primera vez, y se da también, con carácter general, en las compañías aéreas que ya contaban con un sistema de gestión al amparo del Reglamento (UE) n.º 965/2012, donde el cargo aprobado como RS

no cumpliría, generalmente, lo requerido a este perfil en el ámbito de la normativa de aeronavegabilidad por lo que se haría inviable la transición de las actuales organizaciones Parte M subparte G que pertenecen a esos operadores a organizaciones Parte CAMO.

Con el fin de atender esta necesidad y facilitar la transición de las actuales organizaciones Parte M subparte G a organizaciones Parte CAMO, se dicta la presente resolución que, asegurando un nivel de seguridad equivalente, podrá utilizarse en caso de dificultad para el cumplimiento del perfil del RS tanto en aprobaciones iniciales como en transiciones a Parte CAMO.

Evaluada la situación específica,

Esta Dirección, en virtud de las competencias que le corresponden conforme a lo establecido en el artículo 9.1.d) del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, resuelve:

Primero. *Objeto.*

Aprobar, conforme a lo establecido en el apartado CAMO.B.120 del anexo V quater del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, un medio alternativo de cumplimiento al apartado c) del punto CAMO.A.305 del anexo V quater (Parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, en lo que respecta al Responsable de Seguridad, siempre que se cumplan las condiciones recogidas a continuación:

En los supuestos en los que una organización CAMO sea también titular de un AOC podrá entenderse cumplido el apartado CAMO.A.305(c) mediante el nombramiento de un adjunto al RS que deberá cumplir con los requisitos de aeronavegabilidad exigibles al RS. El adjunto reportará al RS, que es el responsable final frente al Director Responsable y tiene contacto directo con él.

Asimismo, el adjunto propuesto, para ser aceptado, debe demostrar que ha completado satisfactoriamente la siguiente:

- Formación básica: Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Técnico Aeronáutico, Graduado en Ingeniería Aeroespacial o formación aeronáutica similar. Este requisito puede ser sustituido por cinco años de experiencia, adicionales a los años de experiencia ya requeridos. Estos años de experiencia deberán haberse adquirido exclusivamente mediante la realización de tareas relacionadas con la gestión de aeronavegabilidad continuada y/o vigilancia de tales tareas.

- Formación específica:

- Conocimientos de los anexos I (Parte M), Vb (Parte ML) y Vc (Parte CAMO) y del anexo Va (Parte T) en caso de aplicar.

- Conocimientos de la Parte 145/Parte CAO de EASA y métodos de mantenimiento.

- Conocimientos del manual CAME de la organización.

- Formación en Fuel Tank Safety siguiendo el Appendix III del AMc4 CAMO.A.305(g)

- Cursos de aeronaves de una muestra relevante de los tipos gestionados por la CAMO. Estos cursos deben ser al menos equivalentes a los cursos de Familiarización requeridos en la Parte 66, apéndice III, nivel 1, y, pueden ser impartidos por una organización Parte 147, fabricante o cualquier otra organización aceptada por AESA (ver anexo I) [AMC1 CAMO.A.305(c) (g)].

- Para todos los globos y aeronaves de 2.730 kg MTOM o menos, los cursos mencionados en el párrafo anterior pueden ser sustituidos por una demostración de conocimientos ante AESA. Dichos conocimientos pueden ser demostrados mediante evidencias documentadas o por una evaluación realizada por la autoridad competente [AMC1 CAMO.A.305(c) (g)].

- Conocimientos de Factores Humanos y sistemas de gestión basados en requisitos europeos (incluyendo la supervisión del cumplimiento) y el anexo 19 de OACI.

- En el caso de aplicar la Parte T del Reglamento 1321/2014, aparte de los requisitos del punto CAMO.A.305, dispondrá de los conocimientos adecuados de los reglamentos

aplicables en terceros países (T.A.706). Los conocimientos adecuados pueden demostrarse mediante la formación o la experiencia profesional relacionada con los reglamentos aplicables en terceros países o una combinación de formación y experiencia.

- Experiencia:

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

La experiencia laboral debe comprender:

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

La verificación del cumplimiento de los requisitos se realizará mediante el análisis de los registros presentados y mediante una entrevista en la que se evalúen dichos requisitos y la idoneidad para el puesto de adjunto al RS.

La aprobación del manual del sistema de gestión mediante las aprobaciones del manual de operaciones y del CAME correspondiente, implica la aceptación del RS y su adjunto por parte de AESA.

Segundo. *Ámbito.*

Esta resolución es aplicable a las organizaciones CAMO Parte CAMO pertenecientes a compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

Tercero. *Vigencia.*

Las medidas contenidas en esta resolución se aplicarán con efectos desde el 24 de marzo de 2020. La medida y el plazo establecidos podrán ser modificadas mediante nueva resolución de esta Dirección.

Cuarto. *Publicidad.*

Esta resolución deberá publicarse en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web de AESA.

Contra la presente resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este acto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, o, alternativamente, recurso potestativo de reposición ante la Directora de AESA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a la publicación de esta resolución.

Madrid, 30 de noviembre de 2021.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Isabel Maestre Moreno.