

II

(Actos no legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2015/1536 DE LA COMISIÓN

de 16 de septiembre de 2015

por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 1321/2014 en lo que se refiere a la armonización de las normas de mantenimiento de la aeronavegabilidad con el Reglamento (CE) n° 216/2008, a las tareas críticas de mantenimiento y a la supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 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 derogan la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n° 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE ⁽¹⁾ y, en particular, su artículo 5, apartado 5, y su artículo 8, apartado 5,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n° 1321/2014 de la Comisión ⁽²⁾ establece normas detalladas sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos, componentes y equipos aeronáuticos.
- (2) El anexo IV del Reglamento (CE) n° 216/2008 establece requisitos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad para la operación de las aeronaves, incluyendo los requisitos para las organizaciones que se dedican a gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves motopropulsadas complejas y aeronaves que se operen para fines comerciales. El Reglamento (UE) n° 1321/2014 debe actualizarse con vistas a garantizar la aplicación de tales requisitos.
- (3) Es necesario establecer las condiciones conforme a las cuales las compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ puedan operar aeronaves matriculadas en un tercer país, a fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos esenciales pertinentes establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (4) Es necesario asegurar la aplicación uniforme de los requisitos del programa de supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave en el ámbito de la Unión. A tal fin, cabe modificar las disposiciones contenidas en el anexo I del Reglamento (UE) n° 1321/2014 a efectos de que las autoridades competentes apliquen un programa de supervisión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.
- (5) Es preciso mitigar los riesgos asociados a la ejecución de las actividades de mantenimiento y, en particular, para asegurar que las personas y las organizaciones afectadas apliquen las medidas necesarias para detectar errores cometidos durante la ejecución de las actividades de mantenimiento que puedan afectar a la seguridad de vuelo. Por tanto, cabe modificar los requisitos para la ejecución de las actividades de mantenimiento establecidos en los anexos I y II del Reglamento (UE) n° 1321/2014.

⁽¹⁾ DO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n° 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° 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).

- (6) Procede, por tanto, modificar en consecuencia el Reglamento (UE) n° 1321/2014.
- (7) Es necesario dar suficiente tiempo al sector aeronáutico y a las administraciones de los Estados miembros para que se adapten al marco regulador modificado. Debe preverse por tanto una fecha de aplicación diferida para el conjunto de este Reglamento.
- (8) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen de la Agencia Europea de Seguridad Aérea emitido en virtud del artículo 19, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 216/2008.
- (9) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido en el artículo 65 del Reglamento (CE) n° 216/2008.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

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

«Artículo 1

Objeto y ámbito de aplicación

El presente Reglamento establece procedimientos administrativos y requisitos técnicos comunes para garantizar:

- a) el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, incluidos todos los componentes destinados a instalación en las mismas, que estén:
 - i) matriculadas en un Estado miembro, a menos que su supervisión reglamentaria en materia de seguridad operacional haya sido delegada a un tercer país y no sean utilizadas por un operador de la UE; o
 - ii) matriculadas en un tercer país y usadas por un operador de la UE, cuando su supervisión reglamentaria en materia de seguridad operacional haya sido delegada a un Estado miembro;
- b) la conformidad con los requisitos esenciales establecidos en el Reglamento (CE) n° 216/2008 para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves matriculadas en un tercer país y de los componentes destinados a instalación en las mismas cuya supervisión reglamentaria en materia de seguridad operacional no se haya delegado a un Estado miembro que estén en régimen de arrendamiento sin tripulación por una compañía aérea con licencia en virtud del Reglamento (CE) n° 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

(* Reglamento (CE) n° 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).».

- 2) El artículo 2 se modifica como sigue:

- a) La letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) “operación de transporte aéreo comercial” (CAT en sus siglas inglesas): la explotación de una aeronave para el transporte de pasajeros, mercancías o correo a cambio de remuneración o de cualquier otro tipo de contraprestación económica;»

- b) Se añaden los puntos siguientes:

«n) “tarea crítica de mantenimiento”: tarea de mantenimiento que conlleve el montaje o la alteración de un sistema o de alguna parte de la aeronave, del motor o de las hélices que, en caso de producirse algún error durante su ejecución, puedan poner en peligro directamente la seguridad del vuelo;

o) “operaciones comerciales especializadas”: las operaciones sujetas a los requisitos de la Parte ORO, Subparte SPO, establecidos en el anexo III del Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión (*);

- p) “operaciones limitadas”: operaciones de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas para:
- i) vuelos de costes compartidos por particulares, a condición de que el coste directo sea compartido por todos los ocupantes de la aeronave, incluido el piloto, y el número de personas que comparten los costes directos se limite a seis;
 - ii) vuelos de competición o vuelos de exhibición, a condición de que la remuneración o cualquier otro tipo de contraprestación económica de tales vuelos se limite a la recuperación de los costes directos y a una contribución proporcional a los costes anuales, así como a premios cuyo valor no supere un valor especificado por la autoridad competente;
 - iii) vuelos de introducción, lanzamiento de paracaidistas, remolque de planeadores o vuelos acrobáticos realizados por una organización de formación que tenga su oficina principal en un Estado miembro y haya sido aprobada de conformidad con el Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión (**), o por una organización creada con el objetivo de promocionar los deportes aéreos o la aviación de recreo, a condición de que la aeronave sea operada por la organización en régimen de propiedad o de arrendamiento sin tripulación, que el vuelo no genere beneficios distribuidos fuera de la organización y que, cuando participen personas que no sean miembros de la organización, tales vuelos representen solo una actividad marginal de la organización.

A los efectos del presente Reglamento, las “operaciones limitadas” no se consideran como operaciones de transporte aéreo comercial ni como operaciones comerciales especializadas;

- q) “vuelo de introducción”: definición establecida en el artículo 2, apartado 9, del Reglamento (UE) n° 965/2012;
- r) “vuelo de competición”: definición establecida en el artículo 2, apartado 10, del Reglamento (UE) n° 965/2012;
- s) “vuelo de exhibición”: definición establecida en el artículo 2, apartado 11, del Reglamento (UE) n° 965/2012.

(*) Reglamento (UE) n° 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° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

(**) Reglamento (UE) n° 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 311 de 25.11.2011, p. 1).».

3) El artículo 3 se modifica como sigue:

- a) Los apartados 1, 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Se asegurará el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 1, letra a), y de los componentes destinados a instalación en las mismas, en virtud de las disposiciones del anexo I.

2. Las organizaciones y el personal implicados en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 1, letra a), y de los componentes destinados a instalación en las mismas, incluidas las actividades de mantenimiento, se atenderán a las disposiciones del anexo I y, cuando proceda, a las especificadas en los artículos 4 y 5.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave a que se hace referencia en el artículo 1, letra a), que posea una autorización de vuelo será asegurada 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° 748/2012 de la Comisión.»

- b) Se añade el apartado 5 siguiente:

«5. Se asegurará el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves a que se hace referencia en el artículo 1, letra b), y de los componentes destinados a instalación en las mismas, en virtud de las disposiciones del anexo V bis.»

4) En el artículo 4, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las aprobaciones de organización de mantenimiento se expedirán de conformidad con las disposiciones del anexo I, Subparte F, o con arreglo a lo previsto en el anexo II.»

5) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) En el apartado 2, se añade la siguiente letra c):

«c) para las aeronaves matriculadas en un tercer país y en régimen de arrendamiento sin tripulación por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008, hasta el 25 de agosto de 2017, los requisitos del anexo V bis.»

b) Se inserta el apartado 2 bis siguiente:

«2 bis. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, los requisitos para las aeronaves utilizadas para operaciones comerciales especializadas y operaciones de transporte aéreo comercial por quienes no sean compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008, establecidos en el Reglamento (UE) n° 965/2012, modificado por el Reglamento (UE) n° 379/2014 de la Comisión (*), se aplicarán a partir del 21 de abril de 2017.

Hasta tal fecha:

- Las disposiciones del anexo I, punto M.A.201 f) se aplicarán a las aeronaves motopropulsadas complejas utilizadas por operadores a quienes un Estado miembro exija estar en posesión de un certificado para operaciones comerciales aparte de las realizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008 y a ATOs comerciales.
- Las disposiciones del anexo I, punto M.A.201 h), se aplicarán a las aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas utilizadas por operadores a quienes un Estado miembro exija estar en posesión de un certificado para operaciones comerciales aparte de las realizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008 y a ATOs comerciales.
- Las disposiciones del anexo I, punto M.A.306 a), se aplicarán a las aeronaves utilizadas por compañías aéreas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1008/2008 y a las aeronaves utilizadas por operadores a quienes un Estado miembro exija estar en posesión de un certificado para operaciones comerciales.
- Las disposiciones del anexo I, punto M.A.801 c), se aplicarán a las aeronaves ELA1 no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008 y no usadas por ATOs comerciales.
- Las disposiciones del anexo I, punto M.A.803 b), se aplicarán a las aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2 730 kg y a los planeadores, planeadores propulsados o globos aerostáticos, no utilizados por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008, o por operadores a quienes un Estado miembro exija estar en posesión de un certificado para operaciones comerciales o por ATOs comerciales.
- Las disposiciones del anexo I, punto M.A.901 g), se aplicarán a las aeronaves ELA1 no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008 o por operadores a quienes un Estado miembro exija estar en posesión de un certificado para operaciones comerciales o por ATOs comerciales.

(*) Reglamento (UE) n° 379/2014 de la Comisión, de 7 de abril de 2014, que modifica el Reglamento (UE) n° 965/2012 de la Comisión, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n° 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 123 de 24.4.2014, p. 1).».

6) El anexo I (Parte M) queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo I del presente Reglamento.

7) El anexo II (Parte 145) queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo II del presente Reglamento.

8) El anexo III (Parte 66) queda modificado con arreglo a lo dispuesto en el anexo III del presente Reglamento.

9) El texto establecido en el anexo IV del presente Reglamento se inserta en un nuevo anexo V bis (Parte T).

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Se aplicará a partir del 25 de agosto de 2016.

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

Hecho en Bruselas, el 16 de septiembre de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO I

El anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n° 1321/2014 se modifica como sigue:

- 1) El índice queda modificado como sigue:
 - a) El título del punto M.A.306 se sustituye por «M.A.306 **Sistema de registro técnico de la aeronave**».
 - b) El apéndice I se sustituye por «Apéndice I — Contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad».
- 2) En el punto M.1, el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Para la aprobación de programas de mantenimiento:

 - i) la autoridad designada por el Estado miembro de matrícula; o
 - ii) si se llega a un acuerdo con el Estado miembro de matrícula antes de la aprobación del programa de mantenimiento:
 - a) la autoridad designada por el Estado miembro donde el operador tiene su sede principal o que coincida con su lugar de establecimiento o residencia, o
 - b) la autoridad responsable de la supervisión de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad encargada de gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave o con la que el propietario ha firmado un contrato limitado en virtud del punto M.A.201, letra i), apartado 3.»
- 3) En el punto M.A.201, las letras d), e), f), g), h), i) y j) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «d) El piloto al mando o, en el caso de compañías aéreas con licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1008/2008, el operador será responsable de la realización satisfactoria de la inspección previa al vuelo. 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 conforme a la parte 66.
 - e) En el caso de aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia en virtud del Reglamento (CE) n° 1008/2008, el operador es 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 definidas en la letra a);
 - 2) estar aprobado, de conformidad con su certificado de operador aéreo, como una organización de gestión de la aeronavegabilidad de conformidad con M.A., subparte G (CAMO) para la aeronave que opera; y
 - 3) estar aprobado de conformidad con la parte 145 o suscribir un contrato en virtud del punto M.A.708, letra c), con dicha organización.
 - f) Si se trata de aeronaves motopropulsadas complejas utilizadas para operaciones comerciales especializadas o para operaciones de transporte aéreo comercial por agentes distintos de las compañías aéreas con licencia en virtud del Reglamento (CE) n° 1008/2008, o bien ATO comerciales, el operador deberá garantizar que:
 - 1) No se realice ningún vuelo, a menos que se cumplan las condiciones definidas en la letra a).
 - 2) Las tareas asociadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realiza una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Si el operador no es una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada, el operador formalizará un contrato por escrito, en virtud de lo dispuesto en el apéndice I, con dicha organización.
 - 3) La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se hace referencia en el apartado 2 esté aprobada en virtud de la Parte 145 para el mantenimiento de la aeronave y sus componentes de instalación, o ha suscrito un contrato, en virtud del punto M.A.708, letra c), con tales organizaciones.

- g) Si se trata de aeronaves motopropulsadas complejas no incluidas en las letras e) o f), el propietario velará por que:
- 1) No se realice ningún vuelo, a menos que se cumplan las condiciones definidas en la letra a).
 - 2) Las tareas asociadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realiza una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Si el propietario no es una organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, el propietario formalizará un contrato por escrito, en virtud de lo dispuesto en el apéndice I, con dicha organización.
 - 3) La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se hace referencia en el apartado 2 esté aprobada en virtud de la Parte 145 para el mantenimiento de la aeronave y sus componentes de instalación, o ha suscrito un contrato, en virtud del punto M.A.708, letra c), con tales organizaciones.
- h) Si se trata de aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas utilizadas para operaciones comerciales especializadas o para operaciones de transporte aéreo comercial distintas de las efectuadas por compañías aéreas con licencia en virtud del Reglamento (CE) n° 1008/2008, o bien ATO comerciales, el operador deberá garantizar que:
- 1) No se realice ningún vuelo, a menos que se cumplan las condiciones definidas en la letra a).
 - 2) Las tareas asociadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad las realiza una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO). Si el operador no es una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada, el operador formalizará un contrato por escrito, en virtud de lo dispuesto en el apéndice I, con dicha organización.
 - 3) La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) a que se hace referencia en el apartado 2 esté aprobada en virtud de la parte M, subparte F, o de la Parte 145 para el mantenimiento de la aeronave y sus componentes de instalación, o ha suscrito un contrato, en virtud del punto M.A.708, letra c), con tales organizaciones.
- i) Para aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas no incluidas en las letras e) o h) o utilizadas para "operaciones limitadas", el propietario es responsable de garantizar que no se realice ningún vuelo a menos que se cumplan las condiciones definidas en la letra a). A tal fin, el propietario se encargará de:
- 1) Contratar las tareas asociadas al mantenimiento de la aeronavegabilidad a una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) mediante un contrato escrito conforme al apéndice I que transfiera la responsabilidad de la realización de estas tareas a la CAMO contratada.
 - 2) Gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave bajo su propia responsabilidad, sin contratar a una organización aprobada de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad.
 - 3) Gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave bajo su propia responsabilidad y suscribir un contrato limitado para el desarrollo del programa de mantenimiento y la tramitación de su aprobación en virtud del punto M.A.302 con:
 - una organización aprobada de mantenimiento de gestión de la aeronavegabilidad, o
 - en el caso de una aeronave ELA2, una organización de mantenimiento aprobada conforme a la Parte 145 o la Subparte F de M.A.
- Este contrato limitado transfiere la responsabilidad del desarrollo y, salvo en el caso en que el propietario expida la declaración de conformidad con M.A.202 h), de la tramitación de la aprobación del programa de mantenimiento de la organización contratada.
- j) El propietario u operador deberán 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 de esta parte.»
- 4) El punto M.A.301 se modifica como sigue:
- a) El punto 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. la rectificación de conformidad con los datos especificados en el punto M.A.304 o en el punto M.A.401, según proceda, de cualquier defecto o daño que afecte a la operación segura, teniendo en cuenta la lista de equipo mínimo y la lista de desviaciones de la configuración, según proceda;».

b) El punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. para todas las aeronaves motopropulsadas complejas o las aeronaves operadas por una compañía aérea en virtud del Reglamento (CE) nº 1008/2008, el análisis de la eficacia del programa de mantenimiento aprobado establecido en el punto M.A.302;».

c) El punto 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. si se trata de inspecciones o modificaciones no obligatorias, para todas las aeronaves motopropulsadas complejas o las aeronaves operadas por compañías aéreas con licencia en virtud del Reglamento (CE) nº 1008/2008, el establecimiento de una política de incorporación;».

5) El punto M.A.302 se modifica como sigue:

a) La letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) Cuando el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave sea gestionado por una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada con arreglo al presente anexo (parte M), sección A, subparte G, o cuando el propietario y esta organización hayan suscrito un contrato limitado de conformidad con el punto M.A.201(i)(3), el programa de mantenimiento de la aeronave y sus enmiendas podrán aprobarse mediante un procedimiento de aprobación indirecto.

i) En tal caso, el procedimiento de aprobación indirecto será establecido por la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad como elemento de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, y será aprobado por la autoridad competente responsable de dicha organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

ii) La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad no empleará el procedimiento de aprobación indirecto si no está sometida a la supervisión del Estado miembro de matrícula, salvo que exista un acuerdo conforme al punto M.1, apartado 4, inciso ii), 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 organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.».

b) La letra f) se sustituye por el texto siguiente:

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

6) En el punto M.A.305, el apartado 2, letra b), se sustituye por el texto siguiente:

«2. cuando así se requiera en el punto M.A.306, el registro técnico del operador.».

7) El punto M.A.306 se modifica como sigue:

a) El título se sustituye por el texto siguiente:

«M.A.306 **Sistema de registro técnico de la aeronave**»;

b) La letra a) se sustituye por el texto siguiente:

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

1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo.

2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave.
3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar.
4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave.
5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento.»

8) El punto M.A.402 se sustituye por el texto siguiente:

«M.A.402 **Realización del mantenimiento**

Salvo para el mantenimiento realizado por una organización de mantenimiento aprobada en virtud del anexo II (parte 145), todas las personas o las organizaciones que realicen el mantenimiento deberán:

- a) Estar cualificadas para las tareas realizadas, según lo estipulado en esta parte.
- b) Garantizar que la zona en la que se lleven a cabo las tareas de mantenimiento está bien organizada y limpia de suciedad y contaminación.
- c) Usar los métodos, las técnicas, las normas y las instrucciones especificados en los datos de mantenimiento del punto M.A.401,
- d) Usar las herramientas, el equipo y el material especificados en los datos de mantenimiento del punto M.A.401. Cuando sea necesario, las herramientas y los equipos se deberán controlar y calibrar conforme a una norma reconocida oficialmente.
- e) Garantizar que el mantenimiento se realiza respetando las limitaciones ambientales especificadas en los datos de mantenimiento mencionados en M.A.401.
- 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 o material extraño, y que se hayan vuelto a instalar todos los paneles de acceso que se hubieran retirado.»

9) En el punto M.A.403, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

- «b) Únicamente el personal certificador autorizado según los puntos M.A.801 b)1, M.A.801b) 2, M.A.801 c), M.A.801 d) o el anexo II (parte 145) puede decidir, usando datos de mantenimiento mencionados en M.A.401, si un determinado defecto de la aeronave pone en peligro seriamente la seguridad del vuelo, y por tanto decidir qué rectificación es necesaria y cuándo debería realizarse y qué rectificación puede posponerse. No obstante, esto no es aplicable cuando el piloto o el personal certificador autorizado usan la lista de equipo mínimo.»
- c) Cualquier defecto de la aeronave que no comprometa gravemente 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 o en la lista de equipo mínimo.»

10) En el punto M.A.502, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) No obstante lo dispuesto en la letra a) y en el punto M.A.801, letra b), punto 2, el mantenimiento de un elemento mientras está instalado o durante su retirada temporal de una aeronave ELA1 utilizada por un operador distinto a las compañías aéreas con licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1008/2008 y efectuado con arreglo a los datos de mantenimiento de los elementos, podrá llevarlo a cabo el personal certificador contemplado en el punto M.A.801, letra b), punto 2, salvo en los casos siguientes:

1. revisión de elementos distintos de los motores y hélices, y
2. revisión de motores y hélices para aeronaves distintas de las CS-VLA, CS-22 y LSA.

El mantenimiento de elementos realizado con arreglo a la letra d) no reúne las condiciones necesarias para la expedición de un Formulario EASA 1 y estará sujeto a los requisitos de aptitud de aeronaves contemplados en el punto M.A.801.»

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

«b) Los elementos inutilizables se identificarán y almacenarán en un lugar seguro, controlado por la organización de mantenimiento aprobada, hasta que se tome una decisión sobre su futuro. No obstante, en lo que respecta a las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1008/2008 y que no sean aeronaves motopropulsadas complejas, la persona u organización que haya declarado que el elemento sea inutilizable podrá transferir su custodia, tras identificarlo como inutilizable, al propietario de la aeronave, siempre y cuando dicha transferencia quede reflejada en el libro de vuelo, del motor o de los elementos de la aeronave.»

12) El punto M.A.601 se sustituye por el texto siguiente:

«M.A.601 **Ámbito de aplicación**

Esta subparte establece los requisitos que una organización debe cumplir a efectos de concesión o mantenimiento de una aprobación para el mantenimiento de una aeronave que no sea motopropulsada compleja y de los componentes que en ella se instalan y que no sea utilizada por compañías aéreas con licencia en virtud del Reglamento (CE) n° 1008/2008.»

13) El punto M.A.606 se modifica como sigue:

La letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) La organización de mantenimiento dispondrá de suficiente personal certificador para otorgar certificados de aptitud para el servicio de aeronaves y elementos conforme a M.A.612 y M.A.613. El personal cumplirá los requisitos establecidos en el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 1321/2014.»

14) En el punto M.A.703, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra a), en el caso de las compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008, la aprobación constituirá un elemento del certificado de operador aéreo expedido por la autoridad competente, para la aeronave operada.»

15) En el punto M.A.704, letra a), el apartado 9 se sustituye por el texto siguiente:

«9. la lista de programas de mantenimiento de aeronaves aprobados o, en el caso de las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008, la lista de los programas de mantenimiento “genéricos” o “de referencia”.»

16) El punto M.A.706 se modifica como sigue:

a) La letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) En el caso de las compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008, el gerente responsable a que se hace referencia en la letra a) será la persona que también tenga autoridad corporativa para garantizar que todas las operaciones ejecutadas por el operador puedan financiarse y realizarse conforme a la norma prevista para la expedición de un certificado de operador aéreo.»

b) La letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) En el caso de las compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008, el gerente responsable designará un titular de puesto de responsabilidad. Esta persona será responsable de la gestión y supervisión de las actividades de mantenimiento de la aeronavegabilidad, de conformidad con la letra c).».

c) La letra k) se sustituye por el texto siguiente:

«k) En relación con las aeronaves motopropulsadas complejas y las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008, la organización establecerá y controlará la competencia del personal que participe en la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, la revisión de la aeronavegabilidad o las auditorías de calidad con arreglo al procedimiento y a la norma acordados por la autoridad competente.».

17) El punto M.A.707 se modifica como sigue:

La letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Para recibir la aprobación que la autorice a realizar revisiones de la aeronavegabilidad y, si procede, expedir autorizaciones de vuelo, la organización de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá contar con el personal de revisión de la aeronavegabilidad adecuado, que expedirá los certificados de revisión de la aeronavegabilidad mencionados en la Sección A de la Subparte I y, si procede, las autorizaciones de vuelo de conformidad con el punto M.A.711 c):

1. En relación con las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008, así como con las aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2 730 kg, excepto los globos aerostáticos, dicho personal deberá acreditar:

- a) como mínimo cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- b) la oportuna licencia de conformidad con el anexo III (Parte 66) o un título aeronáutico u otro título nacional equivalente;
- c) formación oficial en mantenimiento aeronáutico, y
- d) ejercer un cargo con las responsabilidades pertinentes dentro de la organización aprobada.
- e) No obstante lo dispuesto en las letras a) a d), el requisito formulado en el punto M.A.707 a) 1 b) podrá sustituirse por cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad adicionales a los ya prescritos en el punto M.A.707 a) 1 a).

2. Para las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008 con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2 730 kg, incluidos los globos aerostáticos, dicho personal deberá acreditar:

- a) como mínimo tres años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- b) la oportuna licencia de conformidad con el anexo III (Parte 66) o un título aeronáutico u otro título nacional equivalente;
- c) formación adecuada en mantenimiento aeronáutico, y
- d) ejercer un cargo con las responsabilidades pertinentes dentro de la organización aprobada.
- e) Sin perjuicio de lo establecido en las letras a) a d), el requisito formulado en el punto M.A.707 a) 2 b) podrá sustituirse por cuatro años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad adicionales a los ya prescritos en el punto M.A.707 a) 2 a).».

18) El punto M.A.708 se modifica como sigue:

a) En la letra b), el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Presentar el programa de mantenimiento de la aeronave y sus enmiendas a la autoridad competente para su aprobación, a menos que estén cubiertos por un procedimiento de aprobación indirecto de conformidad con el punto M.A.302 c), y en el caso de las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008, facilitar una copia del programa al propietario o al operador responsable de conformidad con lo dispuesto en el punto M.A.201.»

b) La letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) En el caso de aeronaves motopropulsadas complejas, de aeronaves usadas para operaciones de transporte aéreo comercial o de aeronaves usadas para operaciones comerciales especializadas u operaciones ATO comerciales, si la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad no está debidamente aprobada conforme a lo dispuesto en la Parte 145 o en la Parte-M.A., Subparte F, la organización, previa consulta al operador, formalizará un contrato por escrito de mantenimiento por escrito con una organización u otro operador aprobados en virtud de la Parte 145 o en la Parte-M.A., Subparte F, donde se detallen las funciones especificadas en M.A.301-2, M.A.301-3, M.A.301-5 y M.A.301-6, garantizando que todas las tareas de mantenimiento las realice en última instancia una organización de mantenimiento aprobada según la Parte 145 o en la Parte-M.A., Subparte F, y donde se defina además el soporte de las funciones de calidad previstas en el punto M.A.712, letra b).»

c) Se añade la letra d) siguiente:

«d) Sin perjuicio de lo dispuesto en la letra c), el contrato puede extenderse en forma de órdenes de trabajo individuales remitidas a la organización de mantenimiento aprobada conforme a lo dispuesto en la Parte 145 o en la Parte-M.A., Subparte F, si se trata de:

1. una aeronave que precise de un mantenimiento de línea no programado;
2. mantenimiento de componentes, incluido el mantenimiento del motor.»

19) En el punto M.A.709, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) En el caso de aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada podrá desarrollar programas de mantenimiento “de referencia” o “genéricos” a fin de permitir la aprobación inicial o la ampliación del alcance de la aprobación en ausencia de los contratos a que se refiere el apéndice I del presente anexo (parte M). No obstante, estos programas de mantenimiento “de referencia” o “genéricos” no excluyen la necesidad de establecer un programa de mantenimiento de la aeronave adecuado en consonancia con lo dispuesto en el punto M.A.302 con la debida antelación al ejercicio de las facultades contempladas en el punto M.A.711.»

20) En el punto M.A.711, letra a), los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

- «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) nº 1008/2008, según consta en el certificado de aprobación.
2. Gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008, si así consta en su certificado de aprobación y en su certificado de operador aéreo.»

21) En el punto M.A.712, las letras e) y f) se sustituyen por el texto siguiente:

- «e) En relación con las compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008, el sistema de calidad contemplado en M.A., Subparte G, constituirá una parte integral del sistema de calidad del operador.
- f) En el caso de las organizaciones pequeñas que no se dediquen a gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008, el sistema de calidad podrá sustituirse por revisiones organizativas periódicas, que deberán ser aprobadas por la autoridad competente, salvo cuando la organización expida certificados de revisión de la aeronavegabilidad para las aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2 730 kg que no sean globos aerostáticos. Cuando no exista un sistema de calidad, la organización no contratará tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad con terceros.»

22) En el punto M.A.801, las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

«c) No obstante lo dispuesto en el punto M.A.801 b) 2, en relación con las aeronaves ELA1 no utilizadas en el transporte aéreo comercial, ni en operaciones comerciales especializadas ni en operaciones ATO comerciales, las tareas de mantenimiento complejas de la aeronave enumeradas en el apéndice VII podrán ser autorizadas por el personal certificador contemplado en el punto M.A.801 b)2.

- d) No obstante lo dispuesto en el punto M.A.801 b), en caso de situaciones imprevistas, cuando la aeronave se encuentre en un lugar donde no se disponga de una organización de mantenimiento debidamente aprobada con arreglo al presente anexo o al anexo II (parte 145) 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 a 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, y
 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 por una persona debidamente autorizada conforme a lo dispuesto en el punto M.A.801 b) o por una organización aprobada con arreglo al presente anexo (parte M), sección A, subparte F, o al anexo II (parte 145); y
 3. notificar el hecho a la organización responsable de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad cuando así se haya acordado contractualmente de conformidad con el punto M.A.201 i), o a la autoridad competente en ausencia de tal contrato, en los siete días siguientes a la expedición de la autorización de certificación.».

23) 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 igual e inferior a 2 730 kg, planeadores, motoveleros o globos aerostáticos que no se usen en operaciones de transporte aéreo comercial ni en operaciones comerciales especializadas ni en operaciones ATO comerciales, el piloto-propietario podrá expedir un certificado de aptitud para el servicio después de efectuar las tareas de mantenimiento limitadas del piloto-propietario enumeradas en el apéndice VIII.».

24) El punto M.A.901 se modifica como sigue:

a) Las letras c), d) y e) se sustituyen por el texto siguiente:

- «c) Respecto de todas las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008 y de las aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2 730 kg, a excepción de los globos aerostáticos, que se encuentren en un entorno controlado, la organización contemplada en la letra b) de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave podrá, si está debidamente aprobada, y siempre que se cumpla lo dispuesto en la letra k):

1. expedir un certificado de revisión de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.710, y
2. respecto de los certificados de revisión de la aeronavegabilidad que haya expedido, prorrogar dos veces su validez por un período de un año cada vez si la aeronave ha permanecido en un entorno controlado.

d) En relación con las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008, así como con las aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2 730 kg, excepto los globos aerostáticos, se deberá acreditar que:

- i) no se encuentran en un entorno controlado;
- ii) el mantenimiento de la aeronavegabilidad lo gestiona una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad no habilitada para realizar revisiones de la aeronavegabilidad;

el certificado de revisión de la aeronavegabilidad lo expedirá la autoridad competente tras una evaluación satisfactoria basada en la recomendación emitida por una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debidamente aprobada en virtud de la sección A, subparte G, del presente anexo (Parte M) enviada junto con la solicitud del propietario o del operador. Esta recomendación se basará en una revisión de la aeronavegabilidad efectuada conforme al punto M.A.710.

e) En el caso de las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) nº 1008/2008 con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2 730 kg, así como los globos aerostáticos, toda organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada de conformidad con la sección A, subparte G, del presente anexo (Parte M), y designada por el propietario u operador podrá, siempre y cuando esté debidamente aprobada y se cumpla lo dispuesto en la letra k):

1. expedir certificados de revisión de aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.710, y
2. respecto de los certificados de revisión de la aeronavegabilidad que haya expedido, prorrogar dos veces su validez por un período de un año cada vez si la aeronave ha permanecido en un entorno controlado bajo su gestión.»

b) La letra g) se sustituye por el texto siguiente:

«g) No obstante lo dispuesto en los puntos M.A.901 e) y M.A.901 i)2, respecto de las aeronaves ELA1 no utilizadas en el transporte aéreo comercial ni en las operaciones comerciales especializadas ni en las operaciones ATO comerciales, el certificado de revisión de la aeronavegabilidad también podrá ser expedido por la autoridad competente tras superar satisfactoriamente una evaluación, basada en una recomendación emitida por personal certificador formalmente aprobado por la autoridad competente y que cumpla las disposiciones del anexo III (parte 66) y los requisitos establecidos en el punto M.A.707 a)2a), enviada junto con la solicitud del propietario u operador. Esta recomendación se basará en una revisión de la aeronavegabilidad efectuada de conformidad con el punto M.A.710 y no será expedida para más de dos años consecutivos.»

25) En el punto M.B.105, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) Para contribuir a la mejora de la seguridad aérea, las autoridades competentes mantendrán un intercambio recíproco de toda las informaciones necesarias de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento (CE) n° 216/2008.»

26) Los puntos M.B.303 y M.B.304 se sustituyen por el texto siguiente:

«M.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) La inspección del producto deberá muestrear las normas de aeronavegabilidad conseguidas, conforme a los requisitos aplicables, e identificar todas las incidencias.
- d) Todas las incidencias identificadas deberán clasificarse según los requisitos de esta parte y, asimismo, deberán confirmarse por escrito a la persona u organización responsable en virtud de lo dispuesto en M.A.201. La autoridad competente deberá disponer de un proceso para analizar las incidencias a efectos de importancia para la seguridad.
- e) La autoridad competente deberá registrar todas las incidencias y las acciones de cierre.
- f) Si, durante las inspecciones de la aeronave, se detectan pruebas que revelen la contravención de esta parte o de cualquier otra, el resultado se gestionará según lo prescrito en la parte pertinente.
- g) Si fuera necesario garantizar la aplicación de alguna medida de cumplimiento apropiada, la autoridad competente deberá intercambiar información sobre las contravenciones identificadas en virtud de lo dispuesto en la letra f) con otras autoridades competentes.

M.B.304 **Revocación y suspensión**

La autoridad competente deberá:

- a) suspender un certificado de revisión de la aeronavegabilidad por motivos razonables en caso de riesgo potencial para la seguridad, o bien
- b) suspender o revocar un certificado de revisión de aeronavegabilidad conforme a M.B.903, apartado 1.»

27) En el punto M.B.701, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) En relación con las compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008, la autoridad competente deberá recibir la aprobación con la solicitud inicial del certificado de operador aéreo y, cuando proceda, cualquier variación aplicada y para cada tipo de aeronave que se vaya a operar:
1. La memoria de mantenimiento de gestión de la aeronavegabilidad.
 2. Los programas de mantenimiento de la aeronave del operador.
 3. El registro técnico de la aeronave.
 4. En su caso, las especificaciones técnicas de los contratos de mantenimiento entre la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y cualquier organización de mantenimiento aprobada de acuerdo con la parte 145.»

28) En el punto M.B.703, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

- «d) En el caso de compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008, la información contenida en el formulario EASA 14 se incluirá en el certificado del operador aéreo.»

29) En el punto M.B.902, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «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° 1008/2008, así como con las aeronaves con una masa máxima de despegue superior a 2 730 kg, excepto los globos aerostáticos, dicho personal deberá acreditar:

- a) como mínimo cinco años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- b) 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) formación oficial en mantenimiento aeronáutico, y
- d) un cargo con las debidas responsabilidades.

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

2. Para las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008 con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2 730 kg, incluidos los globos aerostáticos, dicho personal deberá acreditar:

- a) como mínimo tres años de experiencia en mantenimiento de la aeronavegabilidad;
- b) 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) formación adecuada en mantenimiento aeronáutico, y
- d) un cargo con las debidas responsabilidades.

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

30) El apéndice I se sustituye por el siguiente:

«Apéndice I

Contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

1. Cuando un propietario u operador contrata, en virtud de lo dispuesto en M.A.201, a una organización de mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada de conformidad con la Parte M, subparte G, para realizar las tareas de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, a petición de la autoridad competente, el propietario u operador enviarán una copia de dicho contrato a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula una vez que lo hayan firmado ambas partes.
2. El contrato será redactado teniendo en cuenta los requisitos de la Parte M y definirá las obligaciones de los firmantes en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave.
3. Como mínimo, incluirá:
 - la matrícula de la aeronave;
 - el tipo de aeronave;
 - el número de serie de la aeronave;
 - el nombre o detalles de empresa del propietario o arrendatario registrado de la aeronave, incluido el domicilio;
 - detalles de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, incluida la dirección;
 - tipo de operación.
4. Incluirá la siguiente declaración:

“El propietario u operador encomiendan a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, el desarrollo del programa de mantenimiento que deberá ser aprobado por la autoridad competente en virtud de lo previsto en M.1 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 u operador declaran, a su mejor criterio, que toda la información facilitada a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad 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 organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.

En caso de que alguno de los signatarios contravenga el contrato, este será declarado nulo. En tal caso, el propietario/operador seguirá teniendo la plena responsabilidad de todas las tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, y el propietario se compromete a informar a las autoridades competentes del Estado miembro en un plazo de dos semanas.”

5. Cuando un propietario/operador contrata a una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en virtud de M.A.201, las obligaciones de cada parte se compartirán como sigue:
 - 5.1. Obligaciones de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO):
 1. tener incluido el tipo de aeronave en cuestión en el ámbito de su aprobación;
 2. respetar las condiciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que se enumeran a continuación:
 - a) crear un programa de mantenimiento de la aeronave que incluya cualquier programa de fiabilidad desarrollado, si procede;
 - b) declarar las tareas de mantenimiento (en el programa de mantenimiento) que puede llevar a cabo el piloto-propietario de conformidad con el punto M.A.803 c);
 - c) organizar la aprobación del programa de mantenimiento de la aeronave;

- d) remitir al propietario/operador una copia del programa de mantenimiento 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 detectados durante el mantenimiento programado, las revisiones de la aeronavegabilidad o notificados por el propietario sean corregidos por una organización de mantenimiento aprobada, 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;
 - i) informar al propietario cada vez que la aeronave deba presentarse a una organización de mantenimiento aprobada;
 - j) gestionar todos los registros técnicos;
 - k) archivar todos los registros técnicos;
3. organizar la aprobación de toda modificación aportada a la aeronave de conformidad con el anexo (parte 21) del Reglamento (UE) nº 748/2012 antes de llevarla a cabo;
 4. organizar la aprobación de toda reparación efectuada en la aeronave de conformidad con el anexo (parte 21) del Reglamento (UE) nº 748/2012 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 haya respetado 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 la 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 certificado de revisión de la aeronavegabilidad expedido o prorrogado;
 9. elaborar todos los informes de sucesos requeridos por las normativas aplicables;
 10. informar a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que el presente contrato sea denunciado por alguna de las partes.

5.2. Obligaciones del propietario/operador:

1. tener un conocimiento general del programa de mantenimiento aprobado;
2. tener un conocimiento general del presente anexo (parte M);
3. presentar la aeronave a la organización de mantenimiento aprobada acordada con la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en la fecha establecida por esta;
4. no modificar la aeronave sin consultar previamente a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad;
5. informar a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de todos los trabajos de mantenimiento llevados a cabo de forma excepcional sin el conocimiento y control de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad;
6. informar a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, 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 organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad y a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cada vez que se venda la aeronave;
 9. elaborar todos los informes de sucesos requeridos por las normativas aplicables;
 10. informar periódicamente a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad sobre las horas de vuelo de la aeronave y sobre cualesquiera otros datos de uso, según se haya acordado con dicha organización;
 11. incluir el certificado de aptitud para el servicio en los libros de vuelo, tal como se indica en el punto M.A.803 d), 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 programa de mantenimiento aprobado según lo dispuesto en el punto M.A.803 c);
 12. informar a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en un plazo máximo de 30 días después de que se haya concluido cualquier tarea de mantenimiento correspondiente al piloto-propietario de conformidad con la letra de M.A.305 a).»
- 31) El apéndice VI se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice VI

**Aprobación de la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad
contemplada en el anexo I (Parte M), Subparte G**

[ESTADO MIEMBRO (*)]

Estado miembro de la Unión Europea (**)

**ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
CERTIFICADO DE APROBACIÓN**

Referencia: [CÓDIGO DEL ESTADO MIEMBRO (*)] MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

De conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y con el Reglamento (UE) nº 1321/2014 de la Comisión actualmente en vigor y siempre que se cumplan las condiciones especificadas a continuación, [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)] certifica que:

[NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

es una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad conforme a la Sección A, Subparte G del anexo I (Parte M) del Reglamento (UE) nº 1321/2014 aprobada para gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves enumeradas en la lista de aprobación adjunta y, cuando proceda, para expedir recomendaciones y certificados de revisión de la aeronavegabilidad después de una revisión de la aeronavegabilidad según lo especificado en el punto M.A.710 del anexo I (Parte M), y, cuando proceda, a autorizaciones de vuelo según lo especificado en el punto M.A.711 c) del anexo I (Parte M) de dicho Reglamento.

CONDICIONES

1. La presente aprobación se limita a lo especificado en la sección sobre el alcance de la aprobación de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada que se menciona en la Sección A, Subparte G del anexo I (Parte M) del Reglamento (UE) nº 1321/2014.
2. La presente aprobación requiere el cumplimiento de los procedimientos especificados en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada con arreglo al anexo I (Parte M) y, si procede, al anexo V bis (Parte T) del Reglamento (UE) nº 1321/2014.
3. La presente aprobación será válida siempre que la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada cumpla lo establecido en el anexo I (parte M) y, si procede, el anexo V bis (Parte T) del Reglamento (UE) nº 1321/2014.
4. Cuando la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad 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.
5. La presente aprobación será válida por tiempo indefinido, siempre y cuando se cumplan las condiciones expuestas en los puntos 1 a 4, a menos que se haya renunciado a ella o que sea sustituida, suspendida o revocada.
Si este formulario también se emplea para compañías aéreas con licencia en virtud del Reglamento (CE) nº 1008/2008, el número del certificado de operador aéreo (AOC) deberá añadirse a la referencia, y la condición 5 se sustituirá por las siguientes condiciones adicionales:
6. La presente aprobación no constituye una autorización para operar los tipos de aeronave contemplados en el apartado 1. La autorización para operar la aeronave es el AOC.
7. La caducidad, la suspensión o la revocación del AOC invalida automáticamente la presente aprobación con relación a los registros de las aeronaves que figuran en el AOC, a menos que la autoridad competente establezca explícitamente otra cosa.
8. La presente aprobación será válida por tiempo indefinido, siempre y cuando se cumplan las condiciones expuestas anteriormente, a menos que se haya renunciado a ella o que sea sustituida, suspendida o revocada.

Fecha de expedición original:

Firma:

Fecha de la presente revisión: N° de revisión:

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

Página 1 de 2

ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD**LISTA DE APROBACIÓN**

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

(ref. AOC XX.XXXX)

Organización: [NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

Tipo/serie/grupo de aeronave	Revisión de la aeronavegabilidad aprobada	Autorización de vuelo	Organización u organizaciones que trabajan según el sistema de calidad
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	

Esta lista de aprobación se limita a lo especificado en el alcance de la aprobación que figura en la sección ... de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada.

Referencia a la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad:

Fecha de expedición original:

Firma:

Fecha de la presente revisión: Revisión nº:

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

Formulario EASA 14, edición 4

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

(**) Suprimase para los Estados no miembros de la UE o EASA.

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

- 32) En el apéndice VIII: Tareas de mantenimiento limitadas que puede efectuar el piloto-propietario, el apartado 1, letra b), se sustituye por el texto siguiente:

«1. es una tarea crítica de mantenimiento».

ANEXO II

El anexo II (parte 145) del Reglamento (UE) nº 1321/2014 se modifica como sigue:

1) El índice queda modificado como sigue:

a) Se añade el punto 145.A.48 siguiente:

«145.A.48 **Realización del mantenimiento**».

2) En el punto 145.A.30, las letras h) e i) se sustituyen por el texto siguiente:

«h) Toda organización que se dedique al mantenimiento de aeronaves, salvo que se establezca otra cosa en la letra j):

1. Dispondrá, en caso de mantenimiento en la base de aeronaves motopropulsadas complejas, de personal certificador cualificado para el tipo de aeronave adecuado dentro de la categoría C en virtud de la parte 66 y del apartado 145.A.35. La organización dispondrá además de suficiente personal certificador cualificado para el tipo de aeronave adecuado dentro de las categorías B1, B2, según proceda en virtud de la parte 66 y el apartado 145.A.35, como apoyo para el personal certificador de la categoría C.

i) El personal de apoyo B1 y B2 garantizará que todas las tareas o inspecciones pertinentes se realicen con arreglo a la norma aplicable antes de que el personal certificador de la categoría C expida el certificado de aptitud para el servicio.

ii) La organización mantendrá un registro del personal de apoyo B1 y B2 de que disponga.

iii) El personal certificador de la categoría C garantizará que se cumpla el apartado (i) y que se realicen todos los trabajos exigidos por el cliente durante el paquete de inspecciones o trabajos de mantenimiento en la base y evaluará además las consecuencias de no realizar algún trabajo con miras a exigir su realización o acordar con el operador su aplazamiento hasta otra inspección o plazo especificado.

2. En el caso del mantenimiento de base de aeronaves que no sean motopropulsadas complejas, dispondrá de:

i) personal certificador adecuado cualificado para aeronaves dentro de las categorías B1, B2 y B3, según proceda, de conformidad con el anexo III (Parte 66) y el punto 145.A.35; o

ii) personal certificador adecuado cualificado para aeronaves dentro de la categoría C, asistido por el personal de apoyo que se especifica en el punto 145.A.35 a) i).

i) El personal certificador de los componentes se atenderá a las disposiciones del artículo 5, apartado 6, del Reglamento [1321/2014].».

3) Se inserta el punto 145.A.48 siguiente:

«145.A.48 **Realización del mantenimiento**

La organización deberá establecer procedimientos para garantizar que:

a) Después de completarse el mantenimiento debe realizarse una verificación general para garantizar que en la aeronave o el componente no haya herramientas, equipos u otros componentes o material extraño, y que se hayan vuelto a instalar todos los paneles de acceso que se hubieran retirado.

b) Se garantice la aplicación de un método de captura de errores tras la realización de cualquier tarea crítica de mantenimiento.

c) 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; y

d) Se evalúan los daños y se realizan las modificaciones y las reparaciones según los datos especificados en el punto M.A.304.»

4) En el punto 145.A.65, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) La organización deberá establecer procedimientos acordados con la autoridad competente, teniendo en cuenta los factores humanos y el rendimiento humano, a fin de garantizar unas buenas prácticas de mantenimiento y la conformidad con los requisitos aplicables establecidos en los puntos 145.A.25 a 145.A.95. Los procedimientos contemplados en el presente apartado deberán:

1. Garantizar que se hayan acordado un contrato o una orden de trabajo claros entre la organización y la organización que solicita el mantenimiento, a fin de definir claramente el mantenimiento que cabe realizar para que la aeronave y sus elementos puedan ser aptos para el servicio en virtud de lo dispuesto en el punto 145.A.50.
 2. Abarcar todos los aspectos de la realización del mantenimiento, entre otros, la prestación y el control de servicios especializados, y establecer las normas a las que la organización habrá de ceñirse para realizar los trabajos.»
-

ANEXO III

El anexo III (parte 66) del Reglamento (UE) n° 1321/2014 se modifica como sigue:

1) En el punto 66.A.30, letra a), los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. Para la categoría C con respecto a las aeronaves motopropulsadas complejas:

- i) tres años de experiencia ejerciendo las facultades de las categorías B1.1, B1.3 o B2 en aeronaves motopropulsadas complejas o como personal de apoyo de conformidad con el punto 145.A.35, o una combinación de ambas experiencias; o
- ii) cinco años de experiencia ejerciendo las facultades de las categorías B1.2 o B1.4 en aeronaves motopropulsadas complejas o como personal de apoyo de conformidad con el punto 145.A.35, o una combinación de ambas experiencias.

4. Para la categoría C en relación con aeronaves que no sean motopropulsadas complejas: tres años de experiencia ejerciendo las facultades de las categorías B1 o B2 en aeronaves que no sean motopropulsadas complejas o como personal de apoyo de conformidad con el punto 145.A.35, o una combinación de ambas experiencias.»

2) En el punto 66.A.70, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) No obstante lo dispuesto en la letra c), en lo que respecta a las aeronaves no utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n° 1008/2008 que no sean motopropulsadas complejas, la licencia de mantenimiento de aeronaves contendrá limitaciones de conformidad con el punto 66.A.50 a fin de garantizar que las facultades del personal certificador válidas en el Estado miembro antes de la entrada en vigor del presente Reglamento y las facultades de la licencia de mantenimiento de aeronaves según la Parte 66 convertida siguen siendo las mismas.»

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

«Apéndice V

Formulario de solicitud — Formulario EASA 19:

SOLICITUD DE INICIAL/MODIFICACIÓN/RENOVACIÓN UNA LICENCIA DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES (LMA) SEGÚN LA PARTE 66		FORMULARIO EASA 19
DATOS DEL SOLICITANTE:		
Nombre:		
Dirección:		
Nacionalidad: Fecha y lugar de nacimiento:		
DATOS DE LA LMA SEGÚN LA PARTE 66 (si procede):		
Nº de licencia: Fecha de expedición:		
DATOS DEL EMPLEADOR:		
Nombre:		
Dirección:		
Referencia de la aprobación de la organización de mantenimiento:		
Teléfono: Telefax:		
SOLICITUD DE: (marque las casillas correspondientes)		
LMA inicial <input type="checkbox"/>	Modificación de LMA <input type="checkbox"/>	Renovación de LMA <input type="checkbox"/>
Clasificación	A	B1 B2 B3 C
Aviones con motor de turbina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aviones con motor de pistón	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Helicópteros con motor de turbina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Helicópteros con motor de pistón	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aviónica		<input type="checkbox"/>
Aviones no presurizados con motor de pistón con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2 000 kg		<input type="checkbox"/>
Aeronaves motopropulsadas complejas		<input type="checkbox"/>
Aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas		<input type="checkbox"/>
Anotaciones de tipo/anotaciones de habilitación/supresión de limitaciones (si procede):		
Solicito una inicial/modificación/renovación LMA según la Parte 66, tal y como se indica, y confirmo que la información proporcionada en el presente formulario es correcta en la fecha de la solicitud.		
Declaro que:		
1. No soy titular de ninguna LMA según la Parte 66 emitida en otro Estado miembro.		
2. No he solicitado ninguna LMA según la Parte 66 en otro Estado miembro.		
3. No se me ha expedido ninguna LMA en otro Estado miembro que haya sido revocada o suspendida en ningún Estado miembro.		
Soy también consciente de que cualquier información que no fuera correcta podría descalificarme para ser titular de una LMA según la Parte 66.		
Firma: Nombre: Fecha:		

Deseo alegar las siguientes acreditaciones (si procede):

.....

.....

.....

Acreditación de experiencia por formación Parte 147

.....

.....

.....

Acreditación de examen por certificado de examen equivalente

.....

.....

.....

Adjúntense todos los certificados pertinentes

Recomendación (si procede): Certifico que el solicitante ha satisfecho los requisitos pertinentes de conocimientos y experiencia de mantenimiento según la Parte 66 y recomiendo a la autoridad competente que conceda o anote la LMA según la Parte 66.

Firma: Nombre:

Cargo: Fecha:

4) El apéndice VI se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice VI

Licencia de mantenimiento de aeronaves con arreglo al anexo III (Parte 66):

I.
UNIÓN EUROPEA (*)
[ESTADO]
[NOMBRE Y LOGOTIPO DE LA AUTORIDAD]

II.
Parte 66
LICENCIA DE MANTENIMIENTO
DE AERONAVES
AUTORIZACIÓN

III.
Licencia nº [CÓDIGO DEL ESTADO
MIEMBRO]..66..[XXXX]

Formulario EASA 26, edición 4

IVa. Nombre completo del titular:

IVb. Fecha y lugar de nacimiento:

V. Dirección del titular:

VI. Nacionalidad del titular:

VII. Firma del titular:

III. Nº de licencia:

VIII. CONDICIONES:

La presente licencia debe estar firmada por su titular e ir acompañada de un documento de identidad del titular que incluya una fotografía.

El refrendo de cualquier categoría que figure solamente en la(s) página(s) titulada(s) CATEGORÍAS Parte 66 no autoriza al titular a expedir un certificado de aptitud para el servicio a una aeronave.

La presente licencia, cuando vaya refrendada con la habilitación correspondiente a un tipo de aeronave, es conforme a los efectos del anexo 1 de la OACI.

Las facultades del titular de la presente licencia se prescriben en el Reglamento (UE) nº 1321/2014 y, concretamente, en su anexo III (Parte 66).

La presente licencia será válida hasta la fecha especificada en la página de limitaciones, a menos que sea suspendida o revocada con anterioridad.

Las facultades que confiere la presente licencia no podrán ejercitarse a menos que, en los dos años precedentes, el titular haya adquirido seis meses de experiencia en mantenimiento de acuerdo con las facultades otorgadas por la presente licencia o cumpla los requisitos necesarios para la emisión de las facultades pertinentes.

III. Nº de licencia:

IX. CATEGORÍAS Parte 66

VALIDEZ	A	B1	B2	B3	C
Aviones con motor de turbina			n.a.	n.a.	n.a.
Aviones con motor de pistón			n.a.	n.a.	n.a.
Helicópteros con motor de turbina			n.a.	n.a.	n.a.
Helicópteros con motor de pistón			n.a.	n.a.	n.a.
Aviónica	n.a.	n.a.		n.a.	n.a.
Aeronaves motopropulsadas complejas	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
Aeronaves que no sean motopropulsadas complejas	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	
Aviones no presurizados con motor de pistón con una masa máxima de despegue igual o inferior a 2 000 kg	n.a.	n.a.	n.a.		n.a.

X. Fecha y firma del funcionario que expide la licencia:

XI. Sello oficial de la autoridad expedidora:

III. Nº de licencia:

XII. HABILITACIONES DE TIPO DE AERONAVE PARTE 66		
Habilitación de tipo de aeronave	Categoría	Sello y fecha
III. N° de licencia:		

XIII. LIMITACIONES PARTE 66
Válida hasta:
III. N° de licencia:

Anexo al FORMULARIO EASA 26
XIV. FACULTADES NACIONALES no correspondientes al ámbito de la Parte 66, de conformidad con [Legislación nacional] (Válido exclusivamente en [Estado miembro])
Fecha y sello oficial:
III. N° de licencia:

[SE DEJA EN BLANCO]

ANEXO IV

Se añade el siguiente anexo V bis (Parte T) al Reglamento (UE) nº 1321/2014:

«ANEXO V bis

PARTE T

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

Subparte G — REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ORGANIZACIONES DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD APROBADAS EN VIRTUD DEL ANEXO I (PARTE M), SUBPARTE G

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 calidad

T.A.714 Conservación de registros

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

T.A.716 Incidencias

Sección B — Procedimientos para las autoridades competentes

Subparte A — GENERALIDADES

T.B.101 Ámbito de aplicación

T.B.102 Autoridad competente

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 EN VIRTUD DEL ANEXO I (PARTE M), SUBPARTE G

T.B.704 Vigilancia permanente

T.B.705 Incidencias

T.1 Autoridad competente

A los efectos de esta Parte, la autoridad competente para la vigilancia de la aeronave y las organizaciones será la autoridad designada por el Estado miembro que ha expedido el certificado de operador aéreo al operador.

SECCIÓN A

REQUISITOS TÉCNICOS

SUBPARTE A

DISPOSICIONES GENERALES

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 el artículo 1, letra b), de conformidad con los requisitos fundamentales establecidos en el anexo IV del Reglamento (CE) n° 216/2008.

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.

SUBPARTE B

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

T.A.201 **Responsabilidades**

1. El operador es responsable de la aeronavegabilidad de la aeronave y garantizará que esta no se utilice a menos que:
 - a) la aeronave disponga de un certificado de tipo expedido o validado por la Agencia;
 - b) la aeronave se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad;
 - c) la aeronave disponga de un certificado válido de aeronavegabilidad expedido de acuerdo con el anexo 8 de la OACI;
 - d) el mantenimiento de la aeronave se realice en virtud del programa de mantenimiento, que deberá atenerse a los requisitos del Estado de matrícula y a las disposiciones aplicables contempladas en el anexo 6 de la OACI;
 - e) se rectifiquen los defectos o daños que incidan en la operación segura de la aeronave hasta un nivel aceptable para el Estado de matrícula;
 - f) la aeronave cumpla con las siguientes normativas aplicables:
 - i) consignas de aeronavegabilidad o requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad dictados o adoptados por el Estado de matrícula; y
 - ii) toda información en materia de seguridad obligatoria publicada por la Agencia, en particular las consignas de aeronavegabilidad;
 - g) las organizaciones cualificadas expidan una aptitud para el servicio de la aeronave tras realizar el mantenimiento en virtud de los requisitos del Estado de matrícula. La autorización para el servicio firmada deberá contener, en particular, los detalles básicos de las operaciones de mantenimiento realizadas.
 - h) la aeronave sea inspeccionada, mediante una inspección prevuelo, antes de cada vuelo;
 - i) todas las modificaciones y reparaciones cumplan con los requisitos de aeronavegabilidad establecidos por el Estado de matrícula;

- j) los siguientes registros de la aeronave se encuentren disponibles hasta que la información que estos contienen sea sustituida por información nueva equivalente en términos de alcance y detalles, pero durante un período mínimo de 24 meses:
- 1) el tiempo total en servicio (horas, ciclos y tiempo de calendario, según proceda) de la aeronave y de todos los elementos con vida útil limitada;
 - 2) el estado de cumplimiento actual de los requisitos contemplados en el punto T.A.201, apartado 1, letra f);
 - 3) el estado de cumplimiento actual del programa de mantenimiento;
 - 4) el estado actual de las modificaciones y las reparaciones junto con los detalles y los datos acreditativos apropiados para demostrar que satisfacen los requisitos establecidos por el Estado de matrícula.
2. Las tareas especificadas en el punto T.A.201, apartado 1, las controlará la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad del operador. A tal efecto, la organización deberá atenerse a los requisitos adicionales de T.A. Subparte G
3. La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se hace referencia en el apartado 2 deberá garantizar que el mantenimiento y la puesta en servicio de la aeronave los realiza una organización de mantenimiento que cumpla los requisitos de la Subparte E. Para tal fin, si dicha organización no cumple los requisitos de la Subparte E, deberá suscribir un contrato con las organizaciones que sí los cumplan.

SUBPARTE E

ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO

La organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá garantizar que la aeronave y sus elementos hayan sido sometidos a las tareas de mantenimiento por parte de las organizaciones que cumplan los siguientes requisitos:

- 1) La organización debe disponer de la aprobación como organización de mantenimiento expedida por el Estado de matrícula o que resulte aceptable en dicho Estado.
- 2) El alcance de la aprobación de la organización debe comprender las capacidades apropiadas para la aeronave o sus elementos.
- 3) La organización debe haber establecido un sistema de notificación de sucesos que garantice que el estado identificado de una aeronave o de sus elementos que pone en peligro la seguridad del vuelo se comunique al operador, a la autoridad competente del operador, a la organización responsable del diseño del tipo de titular o del diseño complementario del tipo de titular y a la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- 4) La organización debe haber elaborado un manual propio en el que se facilite una descripción de todos los procedimientos de la organización.

SUBPARTE G

REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ORGANIZACIONES DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD APROBADAS EN VIRTUD DEL ANEXO I (PARTE M), SUBPARTE G

T.A.701 *Ámbito de aplicación*

En esta Subparte se establecen los requisitos, aparte de los requisitos de la Parte M, Subparte G, que debe cumplir una organización aprobada de conformidad con la Parte M, Subparte G, para controlar las tareas especificadas en T.A.201.

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

Además de los requisitos del punto M.A.704, la memoria deberá contener procedimientos que especifiquen cómo la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad debe garantizar la conformidad con la Parte T.

T.A.706 *Requisitos del personal*

Aparte de los requisitos del punto M.A.706, el personal contemplado en el punto M.A.706, letras c) y d), deberá disponer de los conocimientos adecuados de los reglamentos aplicables en terceros países.

T.A.708 Gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto M.A.708, en el caso de las aeronaves gestionadas conforme a los requisitos de la Parte T, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá:

- a) garantizar que la organización de mantenimiento se hace cargo de la aeronave cuando resulte necesario;
- b) garantizar que todo el mantenimiento se realiza en virtud del programa de mantenimiento;
- c) garantizar la aplicación de la información obligatoria contenida en el punto T.A.201, apartado 1, letra f);
- d) garantizar que todos los defectos detectados durante el mantenimiento programado o registrados los corrija la organización de mantenimiento según los datos de mantenimiento que resulten aceptables para el Estado de matrícula;
- e) coordinar el mantenimiento programado, la aplicación de la información obligatoria establecida en el punto T.A.201, apartado 1, letra f), la sustitución de las piezas con vida útil limitada y la inspección de los elementos, a fin de garantizar que el trabajo se realiza correctamente;
- f) gestionar y archivar los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad exigidos en virtud del punto T.A.201, apartado 1, letra j);
- g) garantizar la aprobación de las modificaciones y reparaciones conforme a los requisitos del Estado de matrícula.

T.A.709 Documentación

Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto M.A.709, letras a) y b), para cada aeronave gestionada de conformidad con los requisitos de la Parte T, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad dispondrá de los datos de mantenimiento aplicables y los utilizará según resulte aceptable para el Estado de matrícula.

T.A.711 Facultades

Una organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada de conformidad con la Parte M, Subparte G, 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 la conformidad con la Parte T.

T.A.712 Sistema de calidad

Además de los requisitos del punto M.A.712, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá garantizar que el sistema de calidad controla que todas las actividades contempladas en esta Subparte se realizan de conformidad con los procedimientos aprobados.

T.A.714 Conservación de registros

Aparte de los requisitos previstos en el punto M.A.714, letra a), la organización conservará los registros exigidos en el punto T.A.201, apartado 1, letra j).

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

Además de las condiciones contempladas en el punto M.A.715, letra a), para una organización encargada de gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad en virtud de lo dispuesto en esta Subparte, la aprobación continuará siendo válida siempre que:

- a) la organización cumpla con los requisitos aplicables previstos en la Parte T; y
- b) la organización garantice 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 de esta Parte.

T.A.716 Incidencias

Tras recibir la notificación de incidencias de acuerdo con el punto T.B.705, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad definirá un plan de acción correctiva y demostrará dicha acción correctiva a satisfacción de la autoridad competente en el período acordado con dicha autoridad.

SECCIÓN B

PROCEDIMIENTOS ADICIONALES PARA LAS AUTORIDADES COMPETENTES

SUBPARTE A

DISPOSICIONES GENERALES

T.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 esta Parte T.

T.B.102 Autoridad competente

1. Generalidades

Un Estado miembro deberá designar a una autoridad competente con responsabilidades asignadas, según se indica en el punto T.1. Esta autoridad competente establecerá procedimientos documentados y dispondrá de una estructura organizativa.

2. Recursos

El número de personas de la plantilla debe ser adecuado para cumplir los requisitos detallados en esta Sección.

3. Cualificación y formación

Todo el personal que participe en actividades relacionadas en la Parte T estará debidamente cualificado y tendrá todos los conocimientos, experiencia y formación inicial y continuada necesarios para realizar las tareas que tengan asignadas.

4. Procedimientos

La autoridad competente establecerá procedimientos que detallen cómo se cumplen los requisitos de esta Parte.

T.B.104 Conservación de registros

1. Serán de aplicación los requisitos previstos en el punto M.B.104, letras a), b) y c), del anexo I.

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

- a) El certificado de aeronavegabilidad de la aeronave.
- b) Toda la correspondencia pertinente relacionada con la aeronave.
- c) Los informes de todas las inspecciones realizadas a la aeronave.
- d) Pormenores de todas las acciones de ejecución y exención.

3. Todos los registros especificados en el punto T.B.104 se pondrán a disposición de otro Estado miembro, de la Agencia o del Estado de matrícula a petición de los mismos.

4. Los registros especificados en el apartado 2 deberán conservarse hasta cuatro años después de la finalización del período del régimen de arrendamiento sin tripulación.

T.B.105 Intercambio mutuo de información

Serán de aplicación los requisitos previstos en el punto M.B.105 del anexo I.

SUBPARTE B

RENDICIÓN DE CUENTAS

T.B.201 Responsabilidades

1. La autoridad competente, tal y como se especifica en el punto T.1, es responsable de realizar las inspecciones e investigaciones, incluidas las inspecciones de la aeronave, a fin de verificar la conformidad con los requisitos contemplados en esta Parte.

2. La autoridad competente deberá realizar inspecciones e investigaciones antes de aprobar el acuerdo del régimen de arrendamiento sin tripulación en virtud de lo dispuesto en ARO.OPS.110, letra a), punto 1, a efectos de verificar la conformidad con los requisitos previstos en el punto T.A.201.
3. La autoridad competente deberá garantizar la coordinación con el Estado de matrícula según resulte necesario para ejercer las responsabilidades de vigilancia de la aeronave contempladas en este anexo V bis (Parte T).

T.B.202 Incidencias

1. Una incidencia de nivel 1 es cualquier incumplimiento significativo de los requisitos de la Parte T que reduzca el estándar de seguridad y ponga en grave peligro la seguridad del vuelo.
2. Una incidencia de nivel 2 es cualquier incumplimiento de los requisitos de la Parte T que podría reducir el estándar de seguridad y quizás poner en peligro la seguridad del vuelo.
3. Si se detecta una incidencia durante las inspecciones, investigaciones, inspecciones de la aeronave o por otros medios, la autoridad competente deberá:
 - a) adoptar las medidas necesarias, como la inmovilización en tierra de la aeronave, a fin de impedir que se continúe con el incumplimiento;
 - b) exigir la adopción de las medidas correctivas apropiadas según la naturaleza de la incidencia.
4. Para las incidencias de nivel 1, la autoridad competente exigirá la adopción de las medidas correctivas apropiadas antes del vuelo y su comunicación al Estado de matrícula.

SUBPARTE G

REQUISITOS ADICIONALES PARA LAS ORGANIZACIONES DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD APROBADAS EN VIRTUD DEL ANEXO I (PARTE M), SUBPARTE G

T.B.702 Aprobación inicial

Además de los requisitos previstos en el punto M.B.702, si la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la organización contiene procedimientos para gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave a que se hace referencia en el artículo 1, letra b), la autoridad competente deberá establecer que todos esos procedimientos se atengan a lo dispuesto en la Parte T y, asimismo, deberá verificar que la organización cumple los requisitos estipulados en la Parte T.

T.B.704 Supervisión permanente

Aparte de los requisitos contemplados en el punto M.B.704, la organización deberá inspeccionar una muestra pertinente de la aeronave a que se hace referencia en el artículo 1, letra b), cada 24 meses.

T.B.705 Incidencias

Además de los requisitos previstos en el punto M.B.705, en el caso de las organizaciones que gestionan el mantenimiento de la aeronavegabilidad a que se hace referencia en el artículo 1, letra b), la autoridad competente también adoptará medidas si, durante las auditorías, las inspecciones en rampa o por otros medios, se detectan pruebas que revelan la contravención de los requisitos previstos en la Parte T.»
