



O F I C I O

S/REF: -

N/REF: 58/31

FECHA: 22 de SEPTIEMBRE de 2009

ASUNTO: **IMPLANTACIÓN PARTE M A TRABAJOS
AÉREOS, ESCUELAS DE VUELO Y AVIACIÓN
GENERAL**

DESTINATARIO:

COMPAÑÍAS DE TRABAJOS AÉREOS

ESCUELAS DE VUELO

**OPERADORES/PROPIETARIOS DE
AVIACIÓN GENERAL**

Como continuación de lo ya informado a través del Seminario organizado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) el pasado día 9 de junio de 2009, cuya información ha sido difundida a través de la página web de AESA, relativo a la implantación de la Parte M para las aeronaves de trabajos aéreos y aviación general, se establece lo siguiente:

De acuerdo a lo recogido en el Reglamento (CE) 2042/2003, publicado el 28 de noviembre de 2003, los requisitos establecidos en la Parte M eran de aplicación para las aeronaves que no realizan transporte aéreo comercial a partir del 28 de septiembre de 2008. España, en base al Reglamento (CE) 1056/2008, se acogió a la posibilidad de no aplicar dichos requisitos hasta el año 2009, por lo que las disposiciones establecidas en la Parte M (Anexo I al Reglamento 2042/2003 y enmiendas posteriores) son de aplicación a partir del 28 de septiembre de 2009 a todas las aeronaves que NO realizan transporte aéreo comercial, a excepción de las recogidas en el Anexo II al Reglamento (CE) 216/2008.

La implantación de esta normativa conlleva como elementos principales las siguientes cuestiones:

1. Todas las aeronaves (a excepción de las recogidas en el Anexo II al Reglamento (CE) 216/2008), tanto las dedicadas a trabajos aéreos y a escuelas de vuelo, como las de aviación privada y general, deberán disponer de un Programa de Mantenimiento aprobado conforme a lo establecido en la Parte M.
2. Todas las aeronaves (a excepción de las recogidas en el Anexo II al Reglamento (CE) 216/2008), tanto las dedicadas a trabajos aéreos y a escuelas de vuelo, como las de aviación privada y general, deberán ser mantenidas en centros aprobados conforme a la subparte F de la Parte M, o a la Parte 145, en función de lo establecido en la Parte M, no siendo posible realizar su mantenimiento en centros que únicamente dispongan de autorización como centro de mantenimiento nacional.
3. Las compañías de trabajos aéreos y las escuelas de vuelo (FTO) deberán estar debidamente homologadas de conformidad con la subparte G de Parte M para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO) de la aeronave que opere o contratar a una organización que lo esté.



4. Las compañías de trabajos aéreos y las escuelas de vuelo (FTO) deberán estar debidamente homologadas como organizaciones de mantenimiento de acuerdo con la subparte F de la Parte M o la Parte 145 o contratar a una organización que lo esté.

Específicamente, de acuerdo a la Parte M se establecen los siguientes fundamentos de derecho:

PRIMERO.- El punto M.A.201(a.4) establece que *“El propietario es responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y deberá asegurar que no realice ningún vuelo a menos que el mantenimiento de la aeronave se realice conforme al programa de mantenimiento aprobado que se especifica en M.A.302”*.

SEGUNDO.- El punto M.A.201(f) recoge que *“En el caso de aeronaves grandes, con el fin de satisfacer las responsabilidades expuestas en el apartado a), el propietario de la aeronave deberá garantizar que los trabajos asociados al mantenimiento de la aeronavegabilidad los realiza una organización aprobada de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Se formalizará un contrato por escrito conforme al apéndice I. En este caso, la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad asume la responsabilidad del desempeño correcto de dichas tareas”*.

TERCERO.- A su vez el punto M.A.201(i.1) especifica que *“cuando un Estado miembro solicite a un operador que disponga de un certificado para llevar a cabo operaciones comerciales distintas del transporte aéreo comercial, el operador deberá estar debidamente homologado, de conformidad con la subparte G de M.A., para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que opere o contratar a una organización que lo esté”*.

CUARTO.- Por otro lado el requisito M.A.301(3) establece que *“El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento tanto del equipamiento operacional como de emergencia deberá asegurarse mediante la realización de todas las tareas de mantenimiento de acuerdo con el programa de mantenimiento de aeronaves que se especifica en M.A.302”*.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, y de acuerdo con el requisito M.A.201(a.4), el propietario/arrendatario de una aeronave que no disponga de un Programa de Mantenimiento aprobado conforme a la Parte M (M.A.302), será responsable de asegurar que dicha aeronave no realice ningún vuelo.

Por tanto, cualquier aeronave, a excepción de las recogidas en el Anexo II al Reglamento (CE) 216/2008, que no disponga de un Programa de Mantenimiento aprobado conforme a la Parte M (M.A.302) no podrá volar a partir del día 28 de septiembre de 2009.

Por otro lado, igualmente teniendo en cuenta lo anterior y de acuerdo con el requisito M.A.201(i.1), para todas las aeronaves que realicen trabajos aéreos o sean empleadas por

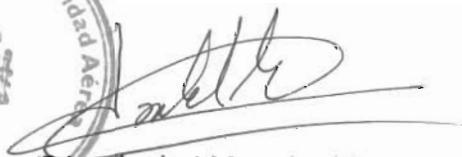


escuelas de vuelo deberá gestionarse el mantenimiento de la aeronavegabilidad a través de Organizaciones CAMO debidamente aprobadas.

Por tanto, cualquier aeronave, a excepción de las recogidas en el Anexo II al Reglamento (CE) 216/2008, que realice trabajos aéreos o sea empleada por un escuela de vuelo cuya gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad no sea realizada por una Organización CAMO debidamente aprobada, no podrá volar a partir del día 28 de septiembre de 2009.

El incumplimiento de todos estos requisitos constituye una infracción, de acuerdo al artículo 44 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea.

LA DIRECTORA DE LA
AGENCIA ESTATAL DE
SEGURIDAD AÉREA



Edo.: Isabel Maestre Moreno