

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2022/410 DE LA COMISIÓN**de 10 de marzo de 2022****por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 en lo que respecta a la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad en una única agrupación empresarial de compañías aéreas****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo ⁽¹⁾, y en particular su artículo 17, apartado 1, y su artículo 62, apartados 14 y 15,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión ⁽²⁾ establece los requisitos para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, incluidos los requisitos aplicables a su gestión.
- (2) Con arreglo al anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014, en el caso de las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, el operador es responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave que opere y debe estar aprobado, como parte de su certificado de operador aéreo, como organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad («CAMO») con arreglo al anexo V *quater* (parte CAMO).
- (3) Cuando las compañías aéreas forman parte de una única agrupación empresarial, este requisito genera ciertos obstáculos para el establecimiento y la puesta en funcionamiento de un sistema común de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aplicable a todas las aeronaves operadas por la agrupación. La ausencia de tal sistema común de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad da lugar a una duplicación de tareas, ya que las organizaciones no se benefician de tener objetivos y procedimientos similares, e impide la interoperabilidad a corto plazo de las aeronaves entre los distintos titulares de certificados de operador aéreo («AOC»).
- (4) Además, la industria considera que la situación actual genera una desventaja competitiva en comparación con otros operadores aéreos no pertenecientes a la UE, que no están sujetos a tales restricciones legales.
- (5) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 1321/2014 para permitir que las compañías aéreas con licencia concedida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 que formen parte de una única agrupación empresarial de compañías aéreas contraten a una CAMO dentro de esa agrupación para que gestione el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves operadas por ellas.
- (6) Las medidas establecidas en el presente Reglamento se basan en el Dictamen n.º 04/2021 de la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea ⁽⁴⁾, de conformidad con el artículo 75, apartado 2, letra b), y el artículo 76, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité establecido en virtud del artículo 127, apartado 1, del Reglamento (UE) 2018/1139.

⁽¹⁾ DO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas (DO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (versión refundida) (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

1) En el artículo 2 se añade la letra t) siguiente:

«t) “armonización de los sistemas de gestión”: el proceso coordinado mediante el cual los sistemas de gestión de dos o más organizaciones interactúan y comparten información y métodos para alcanzar objetivos comunes o coherentes en el control de la seguridad operacional y del cumplimiento.».

2) El anexo I (parte M) se modifica con arreglo al anexo I del presente Reglamento.

3) El anexo V *quater* (parte CAMO) se modifica con arreglo al anexo II del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 10 de marzo de 2022.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

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

1) En el punto M.A.201 se añaden las letras e *bis*) y e *ter*):

«e *bis*) No obstante lo dispuesto en la letra e), punto 2, al menos dos operadores que formen parte de una única agrupación empresarial de compañías aéreas podrán utilizar la misma CAMO para que asuma la responsabilidad de la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de todas las aeronaves que operan, siempre que se cumplan todos los requisitos siguientes:

- 1) la CAMO está aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) con respecto a las aeronaves objeto de gestión;
- 2) la CAMO forma parte de la misma agrupación empresarial de compañías aéreas que los operadores en cuestión;
- 3) se celebra un contrato de conformidad con el apéndice I del presente anexo entre la CAMO y el titular del AOC que no está aprobado como CAMO;
- 4) la CAMO tiene su sede principal en el territorio al que se aplican los Tratados;
- 5) los respectivos sistemas de gestión de las organizaciones que celebran un contrato están armonizados entre sí.

e *ter*) No obstante lo dispuesto en la letra e), punto 2, cuando el vencimiento o la revocación de un certificado de operador aéreo generen una situación en la que una compañía aérea con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y que forme parte de una agrupación empresarial de compañías aéreas ya no cumpla lo dispuesto en el punto M.A.201, letra e *bis*), dicha compañía aérea con licencia deberá definir y poner en práctica lo antes posible un plan de acción a satisfacción de la autoridad competente para cumplir lo dispuesto en el punto M.A.201, letra e), punto 2.».

2) El apéndice I se modifica como sigue:

a) el punto 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Incluirá la siguiente declaración:

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

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

El propietario u operador declara, según su leal saber y entender, que toda la información facilitada a la CAMO o la CAO en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave es y seguirá siendo exacta y que la aeronave no será reparada ni modificada sin el previo acuerdo de la CAMO o la CAO.

En caso de incumplimiento del presente contrato por cualquiera de los signatarios, la CAMO o la CAO y el propietario u operador evaluarán si tal incumplimiento afecta a la continuación del contrato e informarán a las autoridades competentes de dichas organizaciones. La evaluación realizada por las organizaciones tendrá en cuenta la importancia que el incumplimiento tiene para la seguridad operacional y si es de carácter repetitivo. Si, tras esta evaluación, cualquiera de los signatarios llega a la conclusión de que no puede cumplir sus responsabilidades debido a sus propias limitaciones o a las faltas del otro signatario, se cancelará el contrato y se informará inmediatamente de ello a las autoridades competentes de las organizaciones. En tal caso, el propietario u operador seguirá teniendo la plena responsabilidad de todas las tareas relacionadas con el mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave, e informará a las autoridades competentes del Estado miembro de matrícula en un plazo de dos semanas sobre el incumplimiento del contrato. En el caso de contratos celebrados de conformidad con el punto M.A.201, letra e *bis*), se informará inmediatamente a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula.»;

b) la parte introductoria del punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando un propietario u operador contrate a una CAMO o una CAO de conformidad con el punto M.A.201, el contrato deberá especificar las obligaciones de cada parte como sigue:»;

c) en el punto 5.1, punto 2, la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) establecer y ordenar el mantenimiento necesario para garantizar una transición adecuada con el programa anterior de mantenimiento de la aeronave;»;

d) en el punto 5.1, punto 2, la letra i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) coordinar la realización del mantenimiento programado, incluida la inspección de los componentes, la sustitución de las piezas con vida útil limitada y la realización de las directivas de aeronavegabilidad aplicables, y garantizar el cumplimiento de los requisitos operacionales que afecten al mantenimiento de la aeronavegabilidad, de los requisitos de mantenimiento de la aeronavegabilidad establecidos por la Agencia y de las medidas exigidas por la autoridad competente en respuesta inmediata a un problema de seguridad operacional;»;

e) en el punto 5.1, punto 2, las letras j), k) y l) se sustituyen por el texto siguiente:

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

k) gestionar y archivar los registros de mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

l) coordinarse con el operador o propietario a la hora de solicitar a la autoridad competente pertinente permiso para apartarse del programa de mantenimiento de la aeronave;»;

f) en el punto 5.1, punto 2, se añade la letra m) siguiente:

«m) apoyar al operador o al piloto-propietario en lo que respecta al mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave cuando realicen vuelos de verificación de mantenimiento;»;

g) en el punto 5.2, se insertan los puntos 13, 14 y 15 siguientes:

«13. garantizar el cumplimiento del programa de mantenimiento aprobado y coordinarse con la CAMO o la CAO a la hora de solicitar a la autoridad competente pertinente una ampliación única de un intervalo del programa de mantenimiento;

14. informar a la CAMO o la CAO de cualquier incumplimiento de los requisitos operacionales que pueda afectar al mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave;

15. informar a la CAMO o la CAO de cualquier requisito operacional (por ejemplo, aprobaciones específicas) que sea necesario cumplir para mantener la aeronave en la configuración requerida.»;

h) se añade el punto 7 siguiente:

«7. Requisitos adicionales en caso de aplicarse el punto M.A.201, letra e bis)

Además de los requisitos y obligaciones contenidos en los puntos 5.1 y 5.2, cuando se celebre un contrato entre la CAMO y el operador de conformidad con el punto M.A.201, letra e bis), el contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá ajustarse también a los requisitos de los puntos 7.1 a 7.3.

Antes de la firma del contrato, el operador realizará una evaluación de la CAMO para asegurarse de que esta tiene capacidad para cumplir el contrato.

7.1. Elegibilidad

El contrato de mantenimiento de la aeronavegabilidad de conformidad con el punto M.A.201, letra e bis), solo se celebrará si la compañía aérea en cuestión dispone de una licencia de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 1008/2008 y la CAMO forma parte de la misma agrupación empresarial de compañías aéreas. El contrato de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad deberá contener una descripción clara de la manera en que se cumplen las condiciones indicadas en el punto M.A.201, letra e bis). En particular, deberá describir el modo en que están armonizados entre sí los respectivos sistemas de gestión de las organizaciones.

7.2. Obligaciones adicionales de la CAMO:

1. conocer bien el procedimiento del operador en relación con el seguimiento del contrato;
2. obtener el acuerdo del operador antes de subcontratar tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad;
3. informar inmediatamente a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cuando el operador no presente la aeronave a la organización de mantenimiento aprobada según lo solicitado por la propia CAMO, cuando no se respete el presente contrato o cuando el contrato sea denunciado por cualquiera de las partes;
4. impartir formación al personal del operador para asegurarse de que comprenda los siguientes aspectos de la CAMO:
 - a) políticas y procedimientos, responsabilidades, obligaciones, funciones y ámbitos de conexión;
 - b) líneas de comunicación (por ejemplo, registros de aeronaves e intercambio de información exacta sobre aeronavegabilidad en el momento oportuno, incluso fuera del horario normal de trabajo);
 - c) procedimientos relacionados específicamente con la CAMO, como utilización de *software* personalizado, seguimiento de la fiabilidad, uso del sistema de registro técnico de la aeronave y disposiciones de interoperabilidad.

7.3. Obligaciones adicionales del operador:

1. desarrollar procedimientos de conexión con la CAMO para tratar la expedición y renovación del certificado de revisión de la aeronavegabilidad;
 2. en caso de necesidades de mantenimiento imprevistas en lugares donde no se haya contratado a ninguna organización de mantenimiento aprobada de conformidad con el anexo II (parte 145) del presente Reglamento, informar inmediatamente a la CAMO;
 3. informar inmediatamente a la autoridad competente del Estado miembro de matrícula cuando el contrato sea denunciado por cualquiera de las partes;
 4. impartir formación al personal de la CAMO para asegurarse de que comprenda los siguientes aspectos del operador:
 - a) políticas y procedimientos, responsabilidades, obligaciones, funciones y ámbitos de conexión;
 - b) líneas de comunicación;
 - c) procedimientos relacionados específicamente con el operador, como procedimientos operacionales, utilización de *software* personalizado, uso del sistema de registro técnico de la aeronave y disposiciones de interoperabilidad.».
-

ANEXO II

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

- 1) El punto CAMO.A.105 se sustituye por el texto siguiente:

«CAMO.A.105 Autoridad competente

A efectos del presente anexo, la autoridad competente será:

 - a) en el caso de organizaciones que tengan su sede principal en un territorio del que sea responsable un Estado miembro con arreglo al Convenio de Chicago, una de las siguientes:
 - i) la autoridad designada por el Estado miembro en el que se encuentre la sede principal de la organización de que se trate, si la aprobación no está incluida en un certificado de operador aéreo o si la CAMO está contratada de conformidad con el punto M.A.201, letra e *bis*);
 - ii) la autoridad designada por el Estado miembro del operador, si la aprobación está incluida en un certificado de operador aéreo;
 - iii) la autoridad designada por un Estado miembro distinto del contemplado en los incisos i) o ii), si la responsabilidad se ha reasignado a ese Estado miembro de conformidad con el artículo 64 del Reglamento (UE) 2018/1139;
 - iv) la Agencia, si se le ha reasignado la responsabilidad de conformidad con los artículos 64 o 65 del Reglamento (UE) 2018/1139;
 - b) la Agencia, si la sede principal de la organización se encuentra fuera de un territorio del que sea responsable un Estado miembro con arreglo al Convenio de Chicago.».
- 2) En el punto CAMO.A.125, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) No obstante lo dispuesto en la letra a), en el caso de las compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, la aprobación constituirá un elemento del certificado de operador aéreo expedido por la autoridad competente para la aeronave operada, excepto cuando, de conformidad con el punto M.A.201, letra e *bis*), del anexo I (parte M), la CAMO esté contratada por operadores que formen parte de una única agrupación empresarial de compañías aéreas.».
- 3) En la letra d) del punto CAMO.A.125, el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2) gestionar el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves utilizadas por compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, si así consta en su certificado y en el certificado de operador aéreo, o cuando sea de aplicación el punto M.A.201, letra e *bis*);».
- 4) En el punto CAMO.A.135, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) No obstante lo dispuesto en la letra b), cuando la CAMO esté contratada por operadores que formen parte de una única agrupación empresarial de compañías aéreas de conformidad con el punto M.A.201, letra e *bis*), del anexo I (parte M), el vencimiento, la suspensión o la revocación del certificado de operador aéreo no invalidarán automáticamente el certificado de la CAMO. En este caso, el contrato de conformidad con el apéndice I del anexo I (parte M) del presente Reglamento será nulo.».
- 5) En el punto CAMO.A.135, se añade la letra d) siguiente:

«d) En caso de revocación o renuncia, el certificado de la organización será devuelto sin demora a la autoridad competente.».
- 6) En el punto CAMO.A.200, se añade la letra e) siguiente:

«e) Cuando, de conformidad con el punto M.A.201, letra e *bis*), del anexo I (parte M), se celebre un contrato entre una CAMO y operadores que formen parte de una única agrupación empresarial de compañías aéreas, la CAMO velará por que su sistema de gestión esté armonizado con los sistemas de gestión de los operadores que formen parte de dicha agrupación empresarial.».
- 7) En el punto CAMO.A.305, se añade la letra b *bis*) siguiente:

«b *bis*) Si participan en actividades de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad relacionadas con un contrato celebrado con arreglo al punto M.A.201, letra e *bis*), la persona o personas designadas de conformidad con la letra a), punto 3, del punto CAMO.A.305 no deberán estar empleadas por una organización aprobada de conformidad con el anexo II (parte 145) con contrato con la CAMO, a menos que la autoridad competente lo acepte específicamente.».

8) En el punto CAMO.B.300, se añade la letra g) siguiente:

- «g) Cuando se celebre un contrato de conformidad con el punto M.A.201, letra e bis), del anexo I (parte M), la autoridad competente responsable de la supervisión de la CAMO y las autoridades competentes responsables de la supervisión de los operadores afectados cooperarán para garantizar el intercambio de la información que sea pertinente para el desempeño de sus tareas. Esta cooperación incluirá el intercambio de información sobre los resultados de las actividades de supervisión realizadas por dichas autoridades competentes y podrá incluir el desempeño de tareas de supervisión en la CAMO por parte de las autoridades competentes responsables de los operadores.».

9) El apéndice I se sustituye por el texto siguiente:

«Apéndice I.

Certificado de organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad. Formulario EASA

14

[ESTADO MIEMBRO (*)]

Un Estado miembro de la Unión Europea (**)

CERTIFICADO DE ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD

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

(Referencias: inclúyanse aquí las aprobaciones AOC XX.XXXX)

Con arreglo al Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, y al Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, y siempre que se cumplan las condiciones especificadas a continuación, la [AUTORIDAD COMPETENTE DEL ESTADO MIEMBRO (*)] certifica por la presente a:

[NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

como organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad de conformidad con la sección A del anexo V *quater* (parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.

CONDICIONES:

1. El presente certificado se limita al ámbito especificado en la sección sobre el ámbito de los trabajos de la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada que se menciona en la sección A del anexo V *quater* (parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.
2. El presente certificado requiere el cumplimiento de los procedimientos especificados en la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada de conformidad con el anexo V *quater* (parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.
3. El presente certificado será válido siempre que la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada cumpla lo establecido en el anexo I (parte M), el anexo V *ter* (parte ML) y el anexo V *quater* (parte CAMO) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión.
4. Cuando la organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad subcontrate, de conformidad con su sistema de gestión, el servicio de una o varias organizaciones, el presente certificado será válido siempre que dicha organización u organizaciones cumplan las obligaciones contractuales aplicables.
5. El presente certificado será válido por tiempo indefinido, siempre y cuando se cumplan las condiciones expuestas en los puntos 1 a 4, a menos que se haya renunciado a él o que sea sustituido, suspendido o revocado.

Si también se utiliza este formulario para titulares de un certificado de operador aéreo [compañías aéreas con licencia concedida con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008], se añadirá a la referencia el número de dicho certificado o, si se aplica el punto M.A.201, letra e bis, del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, los números de certificado de operador aéreo, además del número normalizado, y se reemplazará la disposición 5 con las siguientes condiciones adicionales:

- 6. El presente certificado no constituye una autorización para operar los tipos de aeronave a que se refiere la condición 1. La autorización para operar la aeronave es el certificado de operador aéreo.
- 7. El vencimiento, la suspensión o la revocación del certificado de operador aéreo de una compañía aérea con licencia con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008 invalidan de forma automática el presente certificado en relación con las matrículas de las aeronaves especificadas en el certificado de operador aéreo, excepto cuando la CAMO esté contratada de conformidad con el punto M.A.201, letra e bis), del anexo I (parte M) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, a menos que la autoridad competente disponga explícitamente otra cosa.
- 8. El presente certificado será válido por tiempo indefinido, siempre y cuando se cumplan las condiciones expuestas anteriormente, a menos que se haya renunciado a él o que sea sustituido, suspendido o revocado.

Fecha de expedición original:

Firma:

Fecha de esta revisión: Revisión n.º:

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

Página ... de ...

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

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

(Referencias AOC XX.XXXX)

Organización: [NOMBRE Y DIRECCIÓN DE LA EMPRESA]

Tipo/serie/grupo de aeronave	Revisión de la aeronavegabilidad aprobada	Autorizaciones de vuelo aprobadas	Organizaciones subcontratadas
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	
	[SÍ/NO] (***)	[SÍ/NO] (***)	

Las condiciones de aprobación se limitan al ámbito de trabajo contenido en la sección sobre la memoria de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad aprobada

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

Fecha de expedición original:

Firma:

Fecha de esta revisión: Revisión n.º:

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

Formulario EASA 14, edición 6

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

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

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