

**CAMBIOS DERIVADOS DE LA NUEVA
VERSION DEL FORMATO DE
DECLARACIÓN DE EQUIPOS
F-DSO-AOC-100 A/H**

ÍNDICE

| | | |
|-----------|--|----------|
| 1. | INTRODUCCIÓN..... | 2 |
| 2. | CUÁNDO SE DEBE PRESENTAR EL F100 ANTE AESA..... | 2 |
| 3. | DÓNDE SE DEBE PRESENTAR EL F100 | 3 |
| 4. | ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO | 3 |
| 4.1 | INTRODUCCIÓN | 3 |
| 4.2 | PARTE A .EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO..... | 3 |
| 4.3 | PARTE B. EQUIPOS REQUERIDOS SEGÚN EL TIPO DE OPERACIÓN | 4 |
| 4.4 | PARTE C. EQUIPOS AVIONES Y HELICÓPTEROS AFECTADOS POR PART - 26..... | 4 |
| 4.5 | DECLARACION DE CUMPLIMIENTO | 4 |
| 4.6 | ANEXOS PARA OTRAS OPERACIONES..... | 4 |
| 4.7 | ANEXO REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO | 4 |
| 5. | PRINCIPALES CAMBIOS..... | 5 |
| 5.1 | NUEVA APARIENCIA..... | 5 |
| 5.2 | DECLARACIÓN DE LAS LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN | 5 |
| 5.3 | DECLARACIÓN SEPARADA PARA EQUIPOS OBLIGATORIOS Y EQUIPOS REQUERIDOS SEGÚN EL TIPO DE OPERACIÓN (<i>REMOVABLE EQUIPMENT</i>) | 5 |
| 5.4 | DECLARACIÓN EQUIPOS PART 26 – AOC “AVIONES Y HELICÓPTEROS <i>GRANDES</i> ” | 6 |
| 6. | USO DEL NUEVO FORMATO..... | 7 |
| 6.1 | TRANSICIÓN AL NUEVO FORMATO F100 | 7 |

Apéndice I

Apéndice II

1. INTRODUCCIÓN

El propósito de este documento es recoger los cambios más importantes para el operador que introduce la nueva versión del Formato de Declaración de Equipamiento de Avión o Helicóptero, conocido generalmente en su denominación abreviada como F100.

El objeto de la declaración de equipos de una aeronave es asegurar el cumplimiento de todos los requisitos de equipamiento contemplados en la normativa en vigor, tanto en el Reg. (UE) Nº 965/2012, como en cualquier otra norma que le resulte aplicable, de acuerdo a las características de la aeronave y del tipo de operación a realizar. Con la presente versión se pretende actualizar tanto la apariencia como el contenido para facilitar su uso y mejorar sus funcionalidades.

El nuevo formato permite la diferenciación de aquellos equipos móviles, susceptibles de estar a bordo o no en función del tipo de operación a realizar. Además, introduce especificaciones detalladas sobre el tratamiento documental a dar a las limitaciones operativas resultantes de la equipación de la aeronave. Esto traerá repercusiones en el MO y/o en el certificado del AOC.

2. CUÁNDO SE DEBE PRESENTAR EL F100 ANTE AESA

Se presentan dos situaciones diferentes:

1. Es necesario aportar un F-DSO-AOC-100 A/H en el marco de la incorporación de una nueva matrícula al AOC, ya sea vía modificación de AOC o a través del procedimiento de gestión de matrículas, adjuntando si es de aplicación los anexos correspondientes a las operaciones citadas en los Anexos A-J, para el caso de avión, y Anexos A-H para el de helicópteros.
2. Es necesario aportar los anexos correspondientes del F-DSO-AOC-100 A/H asociados a las operaciones citadas en los Anexos A-J, para el caso de avión, y Anexos A-H para el de helicópteros, en el marco del inicio de alguna de estas operaciones para matrículas ya incluidas en el AOC.

NOTA: Recordar que alguno de los requisitos que incorpora el F100 pueden no ser exigibles a día de hoy y entrar en vigor en un futuro próximo. El operador es responsable de actualizar los equipos de sus aeronaves en los plazos establecidos. No es necesario presentar una nueva declaración de equipos F100 cuando esto ocurra, pero se le puede requerir al operador que presente evidencias de su cumplimiento durante alguna de las actuaciones del Plan de Vigilancia Continuada.

3. DÓNDE SE DEBE PRESENTAR EL F100

Dado que en todos los escenarios anteriores se requiere la presentación de una revisión de la MEL para su aprobación, los formatos de declaración de equipos F100 se incluirán junto con la solicitud de aprobación de MEL (F-DSO-MEL-01) dirigidos a la unidad MEL.

4. ESTRUCTURA DEL DOCUMENTO

El nuevo formato comprende las siguientes partes:

4.1 INTRODUCCIÓN

Al comienzo del documento se incluyen las instrucciones para completarlo y se le pide al Operador que introduzca la información básica sobre la aeronave y el escenario en que se va a operar.

En concreto se le solicita al operador que incluya:

- Datos de la aeronave: Matrícula, MCTOM, MOPSC, etc.
- Limitaciones de la operación: IFR, vuelo sobre el agua, etc.
- Tipo de operación a realizar: Aprobaciones Especiales, PBN, etc.
- Versión de MEL/MMEL que le aplica en el momento de la solicitud.

El objeto de este apartado es proporcionar al Inspector un adelanto sobre la definición del equipamiento que se ha de encontrar en la declaración propiamente dicha que comienza en la siguiente sección. Como es lógico, se espera que esta declaración sea coherente con las limitaciones y operaciones anunciadas.

Por otra parte, el apartado de limitaciones de operación proporciona indicaciones al operador sobre el lugar en donde deberán aparecer dichas limitaciones. La limitación será incluida por el operador en su MOB Capítulo 1 y adicionalmente, donde sea aplicable, será incluida en el AOC o formato de Aprobación Especial desde AESA en el marco del proceso que ha requerido la presentación del F100 por el operador.

4.2 PARTE A .EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO

Se desglosa en este apartado todos los requisitos normativos de equipamiento susceptibles de ser obligatorios para el operador. Al igual que en el formato anterior, el operador deberá indicar por cada uno de ellos la evidencia del medio de cumplimiento cuando le sea aplicable, o seleccionar la casilla N.A. (No Aplicable) en caso contrario. La mayoría de los puntos normativos listados corresponden a la subparte “IDE” que resulte aplicable (CAT.IDE.A, CAT.IDE.H, etc.), complementados con puntos de otras secciones (Ej. CAT.GEN, CAT.ORO, etc.)

En este listado sólo aparece el punto y título del requisito, estando recogido el texto descriptivo en el Anexo de Requisitos de Equipamiento al final del documento. Los diferentes requisitos están numerados para facilitar su localización en este Anexo.

4.3 PARTE B. EQUIPOS REQUERIDOS SEGÚN EL TIPO DE OPERACIÓN

Se incluyen en este listado aquéllos equipos móviles, es decir susceptibles de ser subidos o bajados de la aeronave en función de su necesidad para la operación en cada momento.

En este caso, a la hora de hacer la declaración de estos equipos el operador deberá señalar una de estas tres opciones:

- SIEMPRE: El operador declara que el equipo en cuestión se encontrará siempre a bordo. Las exigencias para su operatividad vendrán recogidas en la MEL.
- N.A. (No Aplicable): Por el tipo de operación a realizar, el operador declara no necesitar ese equipo y asume que nunca estará a bordo.
- SOLO SI REQ: El operador deja la puerta abierta a instalar el equipo en la aeronave cuando específicamente se requiera para la operación, de acuerdo a las instrucciones y responsabilidades especificadas en su MO. Más adelante en esta guía se concretará este punto.

4.4 PARTE C. EQUIPOS AVIONES Y HELICÓPTEROS AFECTADOS POR PART - 26

Esta parte sólo se incluye en los F-100 de aviones y helicópteros bajo AOC, y sólo afecta a los aviones y helicópteros grandes, es decir los certificados según el CS-25 o CS-29 respectivamente.

Se listan en este apartado los equipos incluidos en el CS-26, para que el operador que esté afectado lo cumplimente como en el caso de la Parte A.

4.5 DECLARACION DE CUMPLIMIENTO

Similar al del formato antiguo. Irá firmada por el Responsable de Operaciones Vuelo y por el Responsable de la CAMO que gestiona la aeronave.

4.6 ANEXOS PARA OTRAS OPERACIONES

Sin apenas variación con respecto al formato anterior. Consisten en formularios a rellenar por el operador con la declaración de los equipos requeridos específicamente para la realización de determinadas operaciones, ya sean Aprobaciones Especiales (LVO, RVSM, etc.) o de otro tipo (CPCDL, PBN, etc.). Misma filosofía que en el formato anterior.

4.7 ANEXO REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO

Transcribe el texto de los diferentes requisitos normativos a los que se refiere las partes A, B y C, numerados en la misma secuencia y según la última revisión de la normativa vigente aplicable. Por tanto, la declaración de cumplimiento que firma el operador implicará seguir el requisito tal y como está transcrito en este anexo.

En este anexo no se incluye el texto de los AMCs, si bien el cumplimiento del requisito exige además el cumplimiento con los correspondientes AMCs o Método alternativo de Cumplimiento, en caso de que se hubiese aprobado uno para el operador.

5. PRINCIPALES CAMBIOS

En resumen, los principales cambios que incorpora el nuevo formato F100 son:

5.1 NUEVA APARIENCIA

El nuevo formato presenta una apariencia totalmente renovada. Para facilitar una visión global de los equipos instalados, se traslada el texto descriptivo de cada uno de los requisitos normativos a un Anexo detrás del formulario. De esta forma queda un formato más limpio y práctico.

5.2 DECLARACIÓN DE LAS LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN

Tiene una doble vertiente:

1. Se le pide al operador que indique de forma explícita, antes de rellenar el formulario de la declaración de equipos, las limitaciones asumidas en la operación (Ej. Vuelo NO IFR, Vuelos NO sobre el agua, etc.). Se espera que la declaración de equipos subsiguiente esté en consonancia con estas limitaciones.
2. Se le indica al Operador en qué documento figurarán estas limitaciones, MOB Cap.1. y certificado de AOC o Aprobación Especial si aplica.

5.3 DECLARACIÓN SEPARADA PARA EQUIPOS OBLIGATORIOS Y EQUIPOS REQUERIDOS SEGÚN EL TIPO DE OPERACIÓN (REMOVABLE EQUIPMENT)

Quizás la más notable novedad del nuevo formato. Se divide el formulario de declaración de equipos en dos secciones, A y B. La parte A recoge los equipos que el operador que son intrínsecamente inseparables de la aeronave, mientras que en la parte B se listan aquellos que son móviles, de forma que ofrecen al operador la opción de instalarlos o no en función de la operación a realizar. Un ejemplo típico de este grupo es el equipo necesario para el vuelo sobre el agua.

En consecuencia el estilo del formulario de la parte B es diferente al de la parte A, ofreciendo al operador la posibilidad de seleccionar la opción “SOLO SI REQUERIDO” cuando el equipo sólo estará temporalmente a bordo.

5.3.1 REQUISITOS A INTRODUCIR EN EL MO

Un operador sólo podrá beneficiarse del concepto de equipos móviles si especifica adecuadamente en su MO la forma de llevar a cabo la gestión de estos equipos móviles y su instalación en la aeronave. Se trata de garantizar que los equipos en cuestión estarán a bordo cuando la operación lo requiera.

La información a incluir en el MO deberá incluir al menos los siguientes aspectos:

- Establecimiento de modo inequívoco del tipo de operaciones en que será necesario instalarlo a bordo
- Seguimiento de ubicación y disponibilidad de equipos
- Supervisión y mantenimiento cuando no están a bordo

- Repercusión en el DOW para el cálculo de masa y centrado
- Flujos de comunicación entre las áreas involucradas en el proceso que va desde la decisión de la operación afectada hasta la instalación en la aeronave
- Comprobación a bordo por parte de la tripulación
- Responsabilidades en todo el proceso

5.4 DECLARACIÓN EQUIPOS PART 26 – AOC “AVIONES Y HELICÓPTEROS GRANDES”

De acuerdo a ORO.AOC.100 (c)(1), el solicitante de un AOC deberá demostrar a la autoridad que cumple con la Part 26 del Reg. (EU) N° 748/2012. Por ello, en el caso de AOC de avión y helicóptero se incluye un nuevo formulario donde se listan los equipos recogidos en la Part 26/CS 26, que deberá ser cumplimentado en el caso de aviones y helicópteros grandes. El documento CS 26 proporciona métodos de demostración de cumplimiento.

6. USO DEL NUEVO FORMATO

6.1 TRANSICIÓN AL NUEVO FORMATO F100

El nuevo F100 establece el criterio sobre cómo han de registrarse las limitaciones resultantes de la configuración del equipamiento del avión, lo que tiene un impacto en la documentación y en el certificado AOC.

Los casos que se pueden dar son:

1. El operador quiere adaptarse el nuevo sistema a fin de mover/eliminar limitaciones actualmente incluidas en su AOC al MO B1, de acuerdo a lo explicado en este documento, y adicionalmente hacer uso de la gestión de equipos móviles

Bien aprovechando una modificación de AOC prevista por el operador, o una exprofeso para adaptarse al nuevo sistema, el operador podrá poner en uso la gestión de equipos móviles y actualizar el AOC y MO B1 para anotar las limitaciones con el nuevo criterio.

Esto requerirá que el operador presente la declaración firmada por el DR/ROV/RCAMO de las limitaciones que le serían aplicables para cada una de las aeronaves de cada especificación de operación que hay actualmente en su AOC, teniendo en cuenta si se va aplicar o no la gestión de equipos móviles, y la revisión del MO incluyendo la descripción esta gestión, si desea aplicarlo. Ejemplo del modelo de esta declaración para aeronaves bajo AOC se encuentra disponible en el Apéndice a esta guía (Apéndice I para avión, Apéndice II para helicópteros).

Además, el operador procederá a la actualización de las partes MO B1 de cada tipo/variante, recogiendo las limitaciones aplicables en función de si se ha optado o no por disponer de gestión de equipos móviles

2. El operador quiere hacer uso de la gestión de equipos móviles y no tiene anotadas en su AOC limitaciones derivadas de equipamiento susceptibles de ser movidas al MO B1 o eliminadas por aplicación de esta gestión.

El operador presentará una revisión de su MO incorporando la gestión de equipos móviles y las partes B1 actualizadas al nuevo estado de limitaciones para todas las matrículas de su AOC acorde con la declaración anexa a esta guía, que deberá presentarse firmada acompañando al MO.

Esta revisión del MO no estará sujeta a aprobación; sólo notificación.

3. Caso de que el operador no esté interesado en hacer uso de la gestión de equipos móviles.

El operador podrá seguir con su actividad normal e incorporar nuevas matrículas a su AOC, bien vía modificación de AOC bien vía procedimiento de gestión de matrículas según corresponda siguiendo el procedimiento habitual, si bien presentará ya el nuevo formato F100 disponible en la sede electrónica y procederá para la nueva matrícula con las indicaciones que se establecen en el mismo.

Lo anterior sin perjuicio de que AESA, en aras de estandarizar las limitaciones presenten en los AOC y respectivos MO de los operadores bajo su supervisión, o como resultado de una actuación de supervisión en la que se detecte que el AOC y/o MO no refleja la realidad en materia de equipamiento y sus limitaciones asociadas, pueda requerir a los operadores una modificación de AOC y /o MO según corresponda para adaptarse a los nuevos criterios en materia de equipamiento.

DATOS DE REFERENCIA

1. DATOS DE LA(S) AERONAVE(S)

A continuación, detallar los siguientes datos de la(s) aeronave(s) sobre los que se va a realizar la declaración de limitaciones. Se podrá utilizar una misma declaración para varias matrículas en el caso de tener exactamente las mismas características.

| DATOS BÁSICOS DE LA AERONAVE | | | | | |
|---|--|-----------------------------------|----------------------------|---------------------------------------|--|
| Nombre del Operador: _____ | | | | | |
| Fabricante: _____ | | | Tipo/Variante _____ | | |
| Matrícula (s) : _____ | | | | | |
| Tipo de Motor (Reactor/Turbohélice/Pistón): _____ | | Nº de Motores: _____ | | | |
| Tipo de Aeronave (Terrestre /Hidroavión): _____ | | Presurizada (SI/NO): _____ | | ALT Máxima de Operación: _____ | |
| MCTOM (kg): _____ | | MOPSC: _____ | | Nº mínimo de pilotos: _____ | |
| Fecha de expedición del primer CofA: _____ / _____ / _____ | | | | | |

2. LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN

Marcar en la siguiente tabla las limitaciones en la operación a realizar por la aeronave de acuerdo al equipamiento embarcado.

Cada una de estas limitaciones será introducida por el Operador en el MOB Capítulo 1, y adicionalmente será reflejada por AESA en el AOC o aprobación correspondiente de acuerdo a lo indicado en la columna “DOCUMENTO”:

| LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN | DOCUMENTO |
|---|------------------|
| <input type="checkbox"/> No operará en IFR ni en VFR nocturna (CAT.IDE.A.130 + CAT.IDE.A.115 para las luces + CAT.IDE.A.325 para los auriculares + CAT.IDE.A.335 para el panel de audio) | MOB1 + AOC |
| <input type="checkbox"/> No operará en VFR sin Referencias Visuales del terreno (CAT.IDE.A.345) | MOB1 + AOC |
| <input type="checkbox"/> No se realizarán vuelos nocturno en condiciones de engelamiento (CAT.IDE.A.165) | MO B1 |
| <input type="checkbox"/> Ninguna ruta a más de 60 min de ERA sin asistencia médica cualificada (CAT.IDE.A.225) | MO B1 |
| <input type="checkbox"/> No se realizarán vuelos sobre áreas donde se necesite equipo de supervivencia (CAT.IDE.A.305) | MO B1 |
| <input type="checkbox"/> No se realizarán vuelos sobre el agua (CAT.IDE.A.285) | MO B1 |
| <input type="checkbox"/> En caso de avión presurizado: No operará por encima de 25.000 pies (CAT.IDE.A.235) | MOB1 + AOC |
| <input type="checkbox"/> En caso de avión NO presurizado: No operará por encima de 10.000 pies (CAT.IDE.A.240) | MOB1 + AOC |
| <input type="checkbox"/> En caso de aprobación MNPS con un solo HF: Sólo operará en las rutas del espacio MNPS establecidas en su M.O. (CAT.IDE.A.345 (c)) | MOB1 + AESP MNPS |
| <input type="checkbox"/> Aeronave sin equipos de radio con separación 8,33 Khz: Dentro de Europa, sólo operará en espacio aéreo español, según reglas de vuelo visual, en espacios aéreos donde no se requiera el uso de radio y en aquéllos donde las comunicaciones por radio se realicen en asignaciones de frecuencia según AIP con separación de 25 khz (CAT.IDE.A.330 - Reg. 1079/2012 - Res. DGAC 20/12/2016). | MOB1 |

G-CSOC-F100 V1.0

3. DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

Por la presente declaro que la relación anterior de limitaciones operacionales enumeradas en el apartado 2 de este documento, se corresponden con los equipos instalados en la(s) aeronave(s) referenciada(s) de acuerdo a los requisitos de equipamiento de avión requerido por AIR OPS según el Anexo IV al Reglamento (UE) N° 965/2012.

| El Director Responsable | El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO del Operador | El Responsable de operaciones Vuelo del AOC |
|-------------------------|--|---|
| (Lugar/Fecha/Firma) | (Lugar/Fecha/Firma) | (Lugar/Fecha/Firma) |

DATOS DE REFERENCIA

1. DATOS DE LA(S) AERONAVE(S)

A continuación, detallar los siguientes datos de la(s) aeronave(s) sobre los que se va a realizar la declaración de limitaciones. Se podrá utilizar una misma declaración para varias matrículas en el caso de tener exactamente las mismas características.

| DATOS BÁSICOS DE LA AERONAVE | | | | | | | |
|--------------------------------------|--|-----|--------|----------------------|----------------|-----------------------|--------------------------|
| Nombre del Operador: | | | | | | | |
| Fabricante: | | | | Tipo/Variante | | | |
| Matrícula (s): | | | | | | | |
| Tipo de Motor (Turbina/Pistón): | | | | | Nº de Motores: | | |
| Categoría (A/B): | | | | Presurizada (SI/NO): | | | ALT Máxima de Operación: |
| MCTOM (kg): | | | MOPSC: | | | Nº mínimo de pilotos: | |
| Fecha de expedición del primer CofA: | | / / | | | | | |

2. LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN

Marcar en la siguiente tabla las limitaciones en la operación a realizar por la aeronave de acuerdo al equipamiento embarcado.

Cada una de estas limitaciones será introducida por el Operador en el MOB Capítulo 1, y adicionalmente será reflejada por AESA en el AOC o aprobación correspondiente de acuerdo a lo indicado en la columna "DOCUMENTO":

| LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN | DOCUMENTO |
|--|------------|
| <input type="checkbox"/> No volará en ningún caso en IFR ni en VFR nocturna (CAT.IDE.H.130 + CAT.IDE.H.115 (b) para las luces + CAT.IDE.H.325 para el panel de selección de audio) | MOB1 + AOC |
| <input type="checkbox"/> Sólo volará en IFR si la operación es con dos pilotos (CAT.IDE.H.135) | MOB1 |
| <input type="checkbox"/> No volará en VFR sin Referencias Visuales del terreno (CAT.IDE.H.345) | MOB1 + AOC |
| <input type="checkbox"/> No se realizarán vuelos nocturno en condiciones de engelamiento (CAT.IDE.H.165) | MOB1 |
| <input type="checkbox"/> No se realizarán vuelos sobre áreas donde se necesite equipo de supervivencia (CAT.IDE.H.305) | MOB1 |
| <input type="checkbox"/> No se volará sobre el agua en condiciones que requieran el equipamiento de chalecos salvavidas (CAT.IDE.H.290) | MOB1 |
| <input type="checkbox"/> No se volará sobre el agua en un <u>entorno no hostil</u> a una distancia de tierra equivalente a más de 10 minutos de tiempo de vuelo, a velocidad normal de crucero (performance clase 1 o 2) o, 3 minutos de tiempo de vuelo a velocidad normal de crucero o la distancia de aterrizaje forzoso seguro desde tierra, la que sea menor de ellas (performance clase 3) (CAT.IDE.H.300 y CAT.IDE.H.320) | MOB1 |
| <input type="checkbox"/> No se volará sobre el agua en un <u>entorno hostil</u> a una distancia de tierra equivalente a más de 10 minutos de tiempo de vuelo, a velocidad normal de crucero (performance clase 1 o 2) (CAT.IDE.H.320) | MOB1 + AOC |
| <input type="checkbox"/> No se despegará o aterrizará sobre el agua en performance clase 2 (no aplica a HEMS) (CAT.IDE.H.320) | MOB1 |
| <input type="checkbox"/> No realizará operaciones offshore sobre áreas marina hostiles (CAT.IDE.H.310) *(Hasta 01/08/2018) | MOB1 |

G-CSOC-F100 V1.0

| LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN | DOCUMENTO |
|--|------------|
| <input type="checkbox"/> Helicóptero no certificado para operar en el agua (CAT.IDE.H.315) | MOB1 |
| <input type="checkbox"/> No volará por encima de 10.000 pies (CAT.IDE.H.240) | MOB1 + AOC |
| <input type="checkbox"/> Aeronave sin equipos de radio con separación 8,33 Khz: Dentro de Europa, sólo volará en espacio aéreo español, según reglas de vuelo visual, en espacios aéreos donde no se requiera el uso de radio y en aquéllos donde las comunicaciones por radio se realicen en asignaciones de frecuencia según AIP con separación de 25 khz (CAT.IDE.H.330 - Reg. 1079/2012 - Res. DGAC 20/12/2016). | MOB1 |

3. DECLARACIÓN DE CUMPLIMIENTO

Por la presente declaro que la relación anterior de limitaciones operacionales enumeradas en el apartado 2 de este documento, se corresponden con los equipos instalados en la(s) aeronave(s) referenciada(s) de acuerdo a los requisitos de equipamiento de avión requerido por AIR OPS según el Anexo IV al Reglamento (UE) Nº 965/2012.

| | | |
|-------------------------|--|---|
| El Director Responsable | El Responsable de Gestión de Mantenimiento de Aeronavegabilidad Continuada de la CAMO del Operador | El Responsable de operaciones Vuelo del AOC |
| (Lugar/Fecha/Firma) | (Lugar/Fecha/Firma) | (Lugar/Fecha/Firma) |