INFORME A LOS AEROCLUBES ASOCIADOS Y ENTIDADES AFILIADAS

La aeronavegabilidad de los aviones de escuela en el Part-ML

Lo que la norma permite

1 · Por qué el RACE envía este informe

2 · Lo que está en juego

3 · Tres conceptos para empezar: Part-NCO, Part-ML y Part-66

4 · Qué dice la norma sobre los aviones de escuela

5 · Las formas de gestionar la aeronavegabilidad

6 · El programa de mantenimiento: el margen que da la norma

7 · Quién mantiene el avión y quién revisa su aeronavegabilidad

8 · Cómo funciona una inspección según la norma

9 · Recomendaciones a los aeroclubes

10 · La posición del Real Aero Club de España

11 · Preguntas frecuentes

12 · Anexo. Textos literales de la norma

VERSIÓN	FECHA	AUTOR
1.0	Octubre de 2026	Real Aero Club de España

Real Aero Club de España · Aeropuerto de Madrid - Cuatro Vientos, Carretera Barrio de la Fortuna 14, 28054 Madrid · afiliado@race.aero

Índice

1 Por qué el RACE envía este informe 4
2 Lo que está en juego 5
3 Tres conceptos para empezar: Part-NCO, Part-ML y Part-66 6
4 Qué dice la norma sobre los aviones de escuela 8
5 Las formas de gestionar la aeronavegabilidad 10
6 El programa de mantenimiento: el margen que da la norma 12
7 Quién mantiene el avión y quién revisa su aeronavegabilidad 15
8 Cómo funciona una inspección según la norma 17
9 Recomendaciones a los aeroclubes 18
10 La posición del Real Aero Club de España 19
11 Preguntas frecuentes 20
12 Anexo. Textos literales de la norma 22

Control de versiones

1.0	23/10/2026	Primera edición.

RESUMEN

- Los aviones de un aeroclub de hasta 2.730 kg, no complejos y que no figuran en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea, están en el ámbito del **Part-ML**. No es una opción que el aeroclub elija: es la norma la que lo determina. ML.1
- Entre los aviones de escuela, solo los de una escuela **comercial** (ATO o DTO) están **obligados** a tener su aeronavegabilidad gestionada por una CAMO o CAO y su mantenimiento en una organización aprobada. La misma obligación alcanza a cualquier avión que no se opere en Part-NCO. ML.A.201(e)
- La propia EASA considera **no comercial** la escuela de un aeroclub sin ánimo de lucro, creada para fomentar la aviación deportiva o de recreo, que opera aviones propios o arrendados sin tripulación y en la que los vuelos con no socios son marginales. GM1 ML.A.201(e)
- Ese aeroclub **puede gestionar él mismo** la aeronavegabilidad de sus aviones o **contratar voluntariamente** una CAMO o CAO. Las dos vías son legítimas y la decisión es suya. ML.A.201(f)
- Si el aeroclub declara su propio programa de mantenimiento, puede apartarse de las recomendaciones del fabricante, como los intervalos de revisión general del motor (TBO), **sin tener que justificarlo**, asumiendo él esa responsabilidad. Y puede autorizar a socios designados a hacer tareas sencillas de mantenimiento, como desmontar y sustituir una rueda o cambiar el aceite. ML.A.302 · AMC1 ML.A.302(c) · ML.A.803
- La inspección comprueba que se cumple la norma y, cuando detecta un incumplimiento, lo comunica **por escrito**. Las opiniones, conversaciones o indicaciones que no se apoyan en un artículo y que tienden a orientar cómo debe gestionarse una organización **no son requisitos**. ARA.GEN.300 · ARA.GEN.350

1 Por qué el RACE envía este informe

Una aplicación del Part-ML más restrictiva de lo que la norma establece.

Las inspecciones y auditorías son necesarias y valiosas: contribuyen a la seguridad de todos y ayudan a las organizaciones a detectar lo que pueden hacer mejor. AESA ha expresado en numerosas ocasiones que busca una supervisión que ayude a las organizaciones a mejorar, y no solo a penalizar o sancionar. Es el enfoque adecuado en aviación y el RACE lo comparte plenamente.

Sin embargo, ese mismo espíritu de mejora lleva a veces a que algunos inspectores o auditores **lleven su opinión más allá del ámbito de su tarea**. El Real Aero Club de España ha observado que, en inspecciones y auditorías a escuelas de aeroclubes asociados y entidades afiliadas, se plantea con frecuencia una aplicación del Part-ML **más restrictiva de lo que la norma establece**. En ocasiones se llega a desaconsejar que una escuela de aeroclub se acoja al Part-ML, o se presenta como obligatorio lo que la norma deja a la decisión del propietario.

Estas indicaciones suelen llegar de palabra, en conversaciones durante o después de una visita, y no como hallazgos formales. Pero acaban teniendo el mismo efecto que un requisito: muchas organizaciones, por prudencia o por no contradecir a quien las supervisa, **se sienten forzadas** a adoptar decisiones más restrictivas de lo que la norma exige.

El tema se trató en la Junta Directiva del RACE del 17 de octubre de 2026, que acordó elaborar este informe. Su finalidad es que cada aeroclub **conozca con exactitud lo que dice la norma** y pueda tomar sus decisiones de forma informada.

2 Lo que está en juego

Costes que la norma no exige, un régimen que no se aprovecha y un precedente peligroso.

Aplicar el Part-ML de forma más restrictiva de lo que exige tiene tres consecuencias.

Costes que la norma no exige. Contratar una CAMO sin estar obligado, mantener los aviones solo en una organización de mantenimiento aprobada cuando se podría recurrir a un certificador independiente, o tratar como obligatorio un TBO que el programa podría ampliar con criterio: todo eso tiene un coste que los aeroclubes conocen bien. **Asumirlo a sabiendas, porque el aeroclub lo considera lo mejor para su organización, es perfectamente legítimo.** El problema aparece cuando se asume sin saber que hay otra opción, o empujados por una indicación que la norma no recoge. Para escuelas sin ánimo de lucro y con márgenes ajustados, esos costes acaban en el precio de la hora de vuelo y, con él, en el de obtener una licencia.

Un régimen que no se aprovecha. El Part-ML se aplica desde el 24 de marzo de 2020 Reglamento (UE) 2019/1383. Nació, en palabras del propio reglamento, para introducir, «en interés de la proporcionalidad», requisitos simplificados que correspondan a los menores riesgos de la aviación ligera, menos exigentes en programas de mantenimiento, revisiones de aeronavegabilidad y aplazamiento de defectos considerando 1. Si en la práctica se aplica como si fuera el régimen de las organizaciones comerciales, ese esfuerzo normativo no llega a quien iba destinado.

Un precedente peligroso. Lo más grave no es un caso concreto, sino el precedente: que opiniones e indicaciones verbales, fuera del cauce de una inspección o auditoría formal, terminen fijando cómo se gestionan las escuelas y la aeronavegabilidad de los aviones de los aeroclubes. Cuando eso ocurre, la norma deja de ser la referencia común y su lugar lo ocupa el criterio personal de cada interlocutor, distinto de una región a otra y de una visita a otra. Esa falta de seguridad jurídica perjudica gravemente a la aviación general de nuestro país.

3 Tres conceptos para empezar: Part-NCO, Part-ML y Part-66

Cómo se opera, cómo se mantiene y quién certifica.

Part-NCO. Es el Anexo VII del reglamento europeo de operaciones aéreas, que regula las **operaciones no comerciales con aeronaves no complejas**. La norma establece expresamente que las organizaciones de formación, ATO y DTO, operan sus aviones no complejos conforme al Part-NCO Reglamento (UE) 965/2012, art. 5.5. Lo mismo ocurre con los vuelos de los socios del aeroclub. Este dato es importante, porque varias facilidades del Part-ML se reservan precisamente a los aviones operados en Part-NCO.

Part-ML. Es el régimen de **aeronavegabilidad continuada** para la aviación general, dentro del Reglamento (UE) 1321/2014. Se aplica a los aviones de hasta 2.730 kg de masa máxima al despegue que no sean aeronaves complejas y que no figuren en el certificado de operador aéreo de una compañía aérea ML.1. El criterio es cada avión, no el aeroclub: solo un avión incluido en el certificado de una compañía aérea con licencia de explotación pasa al régimen completo del Part-M Reglamento (UE) 1321/2014, art. 3.2. Los aviones habituales de escuela con certificado de tipo de EASA (Cessna 152 y 172, Piper PA-28, Tecnam P2002 y P2008, Diamond DA20 y DA40, entre otros) están dentro. Las versiones ultraligeras de algunos de estos modelos no lo están: tienen su propio régimen nacional.

Part-66. Regula las **licencias de técnico de mantenimiento de aeronaves** 66.A.3. Las que interesan a un aeroclub son:

Tabla 1. Tres conceptos para empezar: Part-NCO, Part-ML y Part-66

LICENCIA	PARA QUÉ AVIONES
B1.2	Aviones de motor de pistón, con la habilitación correspondiente
B3	Aviones de pistón no presurizados de hasta 2.000 kg de masa máxima al despegue
L2 (y L2C, solo material compuesto)	Motoveleros y aviones ELA1, es decir, de hasta 1.200 kg de masa máxima al despegue

Si un avión concreto es ELA1 depende de la masa máxima que figura en su certificado de tipo o en su manual de vuelo. Por ejemplo, el Cessna 172R y el 172S lo son TCDS EASA IM.A.051; en otros modelos hay que comprobarlo versión por

versión.

Un **certificador independiente** es un técnico con licencia Part-66 que certifica por su cuenta, sin actuar en nombre de una organización de mantenimiento aprobada. El Part-ML le permite certificar el mantenimiento y, para aviones en Part-NCO y con autorización de la autoridad, hacer la revisión anual de aeronavegabilidad. Para un aeroclub sin una organización de mantenimiento en su aeródromo, contar con uno puede ser decisivo.

Por **organización de mantenimiento aprobada** entendemos en este informe la aprobada conforme al **Part-145** o al **Part-CAO** ML.1(c)(2).

4 Qué dice la norma sobre los aviones de escuela

La única obligación es la de la escuela comercial.

4.1 La única obligación: la escuela comercial

La norma exige CAMO o CAO y mantenimiento en organización aprobada a los aviones **operados por ATO o DTO comerciales**, o a los que no se operan en Part-NCO ML.A.201(e). La obligación depende de que la escuela sea comercial. Ser ATO o DTO, por sí mismo, no la activa.

Esto no impide que cualquier otro aeroclub contrate una CAMO o CAO **si así lo decide**. La diferencia es que para la escuela comercial es una obligación y para la escuela de aeroclub, una opción. La tabla resumen que publica EASA lo dice así: para las escuelas no comerciales, la CAMO o CAO «no es obligatoria, pero el propietario puede decidir contratarla» GM1 ML.A.201.

4.2 Cuándo la escuela de un aeroclub no es comercial

EASA lo aclara en su material guía GM1 ML.A.201(e): no se consideran operados por una ATO o DTO comercial los aviones de una organización creada para fomentar la aviación deportiva o de recreo, siempre que:

1. opere el avión en propiedad o en arrendamiento sin tripulación;
2. sea una organización sin ánimo de lucro;
3. los vuelos con personas que no son socios sean una actividad marginal.

Comprobación para el aeroclub:

Tabla 2. Cuándo la escuela de un aeroclub no es comercial

	CONDICIÓN	CÓMO SE ACREDITA
1	Fin de fomento de la aviación deportiva o de recreo	Estatutos
2	Entidad sin ánimo de lucro	Estatutos e inscripción registral
3	Aviones propios o arrendados sin tripulación	Certificado de matrícula o contrato de arrendamiento
4	Vuelos con no socios marginales	Registro de socios y de alumnos

Sobre la cuarta condición: en la mayoría de los aeroclubes, para alquilar un avión o hacer el curso hay que ser socio, y los alumnos de la escuela se dan de alta como socios. Con esa práctica, los vuelos con no socios quedan reducidos a casos excepcionales, como un vuelo de iniciación. El material guía del reglamento de operaciones ofrece una referencia útil para entender «marginal»: una parte muy pequeña de la actividad total, principalmente para darse a conocer o atraer nuevos alumnos o socios; no lo son los vuelos ofrecidos como actividad comercial habitual ni los organizados con el único fin de obtener ingresos GM2 del art. 6.4a(c) del Reglamento 965/2012. Conviene que los estatutos o el reglamento interno recojan la exigencia de ser socio y que el registro de socios lo refleje.

Si se cumplen las condiciones, el material guía de EASA considera que los aviones de la escuela quedan fuera de la obligación. Conviene tener la documentación ordenada para mostrarla si se pide.

El mismo material guía recoge otro caso útil: el avión de un socio, operado en Part-NCO por su propietario con un instructor de la escuela, cuando el contrato y los procedimientos de la escuela lo permiten. Su aeronavegabilidad sigue siendo responsabilidad del propietario, o de la CAMO o CAO que este haya contratado GM1 ML.A.201(e)(b).

5 Las formas de gestionar la aeronavegabilidad

Gestión propia, contratada o mixta, y quién asume la responsabilidad.

Para los aviones que no están en la obligación anterior, el propietario **puede** contratar la gestión de la aeronavegabilidad con una CAMO o CAO, mediante el contrato escrito que fija la norma, y en ese caso la organización contratada **asume la responsabilidad** de esas tareas. Si no la contrata, es el propietario quien responde de ellas ML.A.201(f).

¿Un aeroclub puede ser «propietario» igual que un particular? Sí. Para el Part-ML, el propietario es la persona responsable de la aeronavegabilidad, y lo es el titular registral, el arrendatario o el operador ML.1(c)(3). Una entidad sin ánimo de lucro titular del avión ocupa esa posición igual que lo haría un particular. Lo que la norma añade para las entidades es un requisito concreto cuando sus socios hacen mantenimiento como piloto-propietario: el socio debe participar directamente en la toma de decisiones de la entidad y estar designado por ella ML.A.803.

En la práctica hay tres fórmulas:

1. Gestión por el propio aeroclub. Declara el programa de mantenimiento de cada avión, lo mantiene al día y lleva los registros. EASA recuerda que el propietario debe valorar con realismo si tiene la competencia necesaria **o buscar fuera la experiencia necesaria** GM1 ML.A.201(f): por ejemplo, con un técnico de mantenimiento entre sus socios o con formación específica.

2. Gestión contratada con una CAMO o CAO. La organización asume la responsabilidad de la gestión y **aprueba** el programa de mantenimiento ML.A.302(b)(2). Tiene ventajas propias: entre otras, si ha gestionado el avión de forma continuada durante los doce meses anteriores y en ese tiempo lo han mantenido organizaciones aprobadas (o el piloto-propietario, en sus tareas), puede **prorrogar el ARC hasta dos veces, un año cada vez**, sin una nueva revisión de aeronavegabilidad ML.A.901(c).

3. Fórmula mixta: gestión propia con asistencia externa. El aeroclub mantiene la gestión y la responsabilidad, declara él su programa de mantenimiento y contrata a una CAMO, una CAO u otro profesional cualificado para que le **asista**: control de directivas de aeronavegabilidad, seguimiento de horas y vencimientos, preparación del programa y de los registros. La norma no regula expresamente esta fórmula, pero tampoco la impide, y encaja con lo que pide

EASA al propietario que gestiona por su cuenta: buscar la experiencia que le falte GM1 ML.A.201(f). Su coste debería ser inferior al de una gestión contratada, y permite combinar el control y la flexibilidad de la gestión propia con el apoyo de un profesional. En esta fórmula el asesor no aprueba el programa de mantenimiento, porque eso solo puede hacerlo la CAMO o CAO que gestiona el avión, y tampoco puede prorrogar el ARC, que exige doce meses de gestión continuada por la misma organización ML.A.302(b) · ML.A.901(c).

Un aviso de transparencia. Lo que distingue la segunda fórmula de la tercera no es el nombre del servicio, sino **quién asume la responsabilidad**. Si hay un contrato de gestión conforme al Apéndice I del Part-ML, la CAMO o CAO asume la responsabilidad de las tareas de gestión y el programa de mantenimiento lo **aprueba y firma la organización**; el aeroclub conserva solo las obligaciones que el propio contrato le asigna, como presentar el avión al mantenimiento, comunicar las horas de vuelo y los defectos o no modificarlo sin consultar. Si el programa lo **declara y firma el propietario**, la gestión y la responsabilidad son suyas, aunque pague a una CAMO por sus servicios ML.A.201(f) · ML.A.302(b) y (c)(7)-(8) · Apéndice I. Conviene comprobarlo, porque no siempre se explica con claridad: hay casos en que se cobra como si la organización asumiera la gestión cuando, en realidad, la responsabilidad la sigue teniendo el aeroclub. Basta con mirar dos cosas: quién firma el programa de mantenimiento (la declaración del propietario o la aprobación de la organización, con su número de aprobación) y si el contrato contiene la cláusula de gestión que exige la norma. Si el avión no tiene documento de programa porque sigue sin desviaciones las instrucciones del fabricante, lo que decide es el contrato.

Elegir una u otra fórmula es una **decisión del aeroclub**, en función de sus medios y de su organización, no una exigencia de la norma.

6 El programa de mantenimiento: el margen que da la norma

Lo obligatorio, lo recomendado y el mantenimiento por el piloto-propietario.

6.1 Qué es y quién lo hace

Todo avión debe mantenerse según un programa de mantenimiento ML.A.302. Si no hay una CAMO o CAO contratada, el programa lo **declara** el propietario; si la hay, lo **aprueba** la organización. El programa puede basarse:

- en el **programa mínimo de inspección** (MIP) que fija la propia norma: una inspección anual o cada 100 horas, lo que llegue antes, con una tolerancia de un mes o diez horas;
- o en las **instrucciones del fabricante**.

Lo que la norma exige siempre: las **directivas de aeronavegabilidad**, las **limitaciones de aeronavegabilidad** del fabricante y los requisitos específicos de la hoja de datos del certificado de tipo ML.A.302(c)(4). Y ninguna alternativa a las instrucciones del fabricante puede ser menos exigente que el programa mínimo de inspección ML.A.302(c)(3). Eso no se negocia.

Cuando el programa lo declara el propietario, debe incluir una declaración firmada en la que asume la responsabilidad de su contenido y, en particular, de cualquier desviación respecto a las recomendaciones del fabricante. Y debe revisarse al menos una vez al año ML.A.302(c)(7) y (9).

6.2 Las recomendaciones del fabricante, y en particular el TBO

La norma distingue entre lo **obligatorio** y lo **recomendado**. Las recomendaciones del fabricante, como los intervalos de revisión general (TBO) publicados en boletines de servicio, cartas de servicio u otra información no obligatoria, deben **tenerse en cuenta** al elaborar el programa, pero el programa puede apartarse de ellas ML.A.302(c)(5)(d) y (c)(7)-(8). Cuando el programa lo declara el propietario, EASA es explícita: **no necesita justificar** esas desviaciones, aunque recomienda un análisis de riesgos que considere el uso del avión, sus horas y años de servicio, su mantenimiento y medidas complementarias como el análisis de aceite, la monitorización del motor o la inspección con boroscopio AMC1 ML.A.302(c).

Tratar un TBO recomendado como un límite obligatorio es una de las aplicaciones más restrictivas y más caras del Part-ML. Sus efectos son conocidos:

- **Motores en buen estado que se retiran** por haber alcanzado las horas del TBO, con compresiones, consumo de aceite y análisis dentro de valores normales.
- **Cilindros y componentes que se desechan** sin que ningún indicio técnico lo justifique.
- **Aviones que se quedan en tierra** porque quien gestiona su aeronavegabilidad no acepta una desviación que la norma permite, o solo la acepta a cambio de un incremento en sus tarifas.

En muchos de esos casos cabía otra decisión, **segura** y económicamente más viable: seguir operando el motor según su estado, con un programa de vigilancia adecuado, hasta que su condición real aconseje la revisión.

6.3 El mantenimiento sencillo por el piloto-propietario

El programa de mantenimiento indica si los pilotos-propietarios están autorizados a hacer mantenimiento y quiénes son ML.A.302(c)(6) · AMC1 ML.A.803. Esto vale tanto si el programa lo declara el propio aeroclub como si lo aprueba una CAMO o CAO. En un aeroclub, puede ser piloto-propietario un socio con licencia de piloto válida para ese avión que participe directamente en la toma de decisiones del aeroclub y al que este designe, siempre que el avión figure a nombre del aeroclub como propietario u operador ML.A.803(a). En las escuelas comerciales no está permitido.

Ese socio puede hacer y certificar el **mantenimiento limitado** que permite la norma en aviones operados en Part-NCO, y solo el que haya hecho él mismo ML.A.803(b) · Apéndice II · AMC1 ML.A.803. La lista de EASA para aviones incluye, entre otras, estas tareas AMC1 al Apéndice II:

- ruedas: desmontaje, sustitución y servicio, incluidos los rodamientos y su lubricación;
- sustitución de pastillas de freno gastadas;
- cambio o reposición del aceite del motor, y limpieza o sustitución de sus filtros;
- bujías: desmontaje, limpieza, ajuste y montaje;
- filtros de combustible y de aire de admisión;
- baterías, fusibles y bombillas;
- capós y carenados de rueda: desmontaje y montaje.

La norma fija también sus límites; entre otros, el piloto-propietario no puede certificar tareas críticas, las que exijan herramientas especiales o calibradas (salvo la llave dinamométrica y la crimpadora), las que se hagan para cumplir una directiva de aeronavegabilidad (salvo que la propia directiva lo permita), ni nada que forme parte de la inspección de 100 horas o anual Apéndice II. EASA admite que una inspección de 50 horas o semestral de un avión pueda normalmente hacerla el piloto-propietario, siempre que su contenido se limite a tareas de la lista AMC1 al Apéndice II. Lo prudente es que el programa de mantenimiento recoja expresamente las tareas que el aeroclub quiere que hagan sus socios designados.

Para un aeroclub que no tiene una organización de mantenimiento ni un mecánico en su aeródromo, esta opción puede marcar la diferencia entre **inmovilizar un avión durante días o semanas** por una rueda o un cambio de aceite y **resolverlo en una mañana**.

7 Quién mantiene el avión y quién revisa su aeronavegabilidad

Certificación del mantenimiento, revisión anual y prórroga del ARC.

El mantenimiento lo pueden certificar ML.A.801(b):

- el personal certificador de una **organización de mantenimiento aprobada** (Part-145 o CAO);
- un **certificador independiente** con licencia Part-66 adecuada al avión;
- el **piloto-propietario**, en las tareas limitadas del apartado 7.3.

La revisión de aeronavegabilidad y el ARC, válido un año, los pueden hacer ML.A.901(b):

- la autoridad;
- una CAMO o CAO aprobada para hacer revisiones de aeronavegabilidad, **aunque no gestione el avión** GM1 ML.A.901;
- una organización de mantenimiento aprobada para ello, al hacer la inspección anual o de 100 horas;
- para aviones en Part-NCO, un **certificador independiente** con licencia Part-66 habilitada para ese avión y autorización de la autoridad, también al hacer esa inspección ML.A.904.

Si el aeroclub gestiona él mismo la aeronavegabilidad, puede elegir cualquiera de estas vías para la revisión anual, sin necesidad de contratar la gestión con una CAMO. Lo que no tendrá es la **prórroga** del ARC: solo puede concederla la CAMO o CAO que haya gestionado el avión de forma continuada durante los doce meses anteriores ML.A.901(c). Un avión gestionado por el propio aeroclub necesita, por tanto, una revisión de aeronavegabilidad cada año.

Para quien sí tiene esa prórroga, conviene saber que la norma no exige para ella una nueva revisión de aeronavegabilidad: basta con que se cumplan sus tres condiciones (gestión continuada por esa CAMO o CAO durante los doce meses anteriores; mantenimiento durante esos doce meses por organizaciones de mantenimiento aprobadas, contando también las tareas de piloto-propietario certificadas por él o por un certificador independiente; y ningún indicio de que el avión no sea aeronavegable) ML.A.901(c). No debería tratarse, ni facturarse, como si fuera una revisión completa. Conviene tenerlo en cuenta al decidir

quién mantiene el avión: si un certificador independiente certifica algo más que las tareas de piloto-propietario, no se cumple la segunda condición y la prórroga no cabe.

8 Cómo funciona una inspección según la norma

Un requisito es lo que dice la norma; un hallazgo, lo que se comunica por escrito.

La norma europea define con precisión el papel de la autoridad. En la supervisión de las organizaciones de formación, la autoridad **verifica** el cumplimiento de los requisitos aplicables y **comunica a las organizaciones los resultados** de esa supervisión ARA.GEN.300.

Cuando detecta un incumplimiento, la norma establece el cauce: la autoridad **comunica el hallazgo por escrito** y pide una acción correctora, con un plazo y un procedimiento definidos ARA.GEN.350. En el ámbito de la aeronavegabilidad, los hallazgos también tienen su procedimiento propio ML.B.903.

De ahí se deducen dos ideas sencillas:

- **Un requisito es lo que dice la norma**, no lo que se sugiere en una conversación.
- **Un hallazgo es lo que se comunica por escrito**, con referencia al requisito incumplido. Las opiniones, conversaciones o informaciones que tienden a orientar cómo debe gestionarse una organización, sin ese respaldo, no son hallazgos y no obligan.

Nada de esto impide que inspectores y auditores compartan su experiencia o recomienden buenas prácticas. Al contrario: es parte de una cultura de seguridad sana. Pero una recomendación debe presentarse como tal, y corresponde a la organización decidir si la sigue, **con su propio criterio y de forma informada**.

9 Recomendaciones a los aeroclubes

1. **Conocer la norma.** Este informe y su anexo recogen los textos literales. Ante la duda, la referencia es siempre el reglamento.
2. **Documentar la situación del aeroclub.** Tener a mano lo que acredita que la escuela no es comercial: estatutos, matrícula o contratos de arrendamiento y registro de socios.
3. **Decidir con información.** Gestionar la aeronavegabilidad internamente, contratarla con una CAMO o CAO o combinar ambas cosas es legítimo. Lo importante es decidirlo conociendo lo que la norma permite, y no por una indicación informal.
4. **Pedir las cosas por escrito.** Si en una inspección o auditoría se plantea un criterio más restrictivo que la norma, pedir con cortesía que se formule **por escrito y con la referencia del artículo** en que se basa. Así se puede estudiar y, si procede, aplicar.
5. **Responder también por escrito.** Si se recibe un hallazgo con el que no se está de acuerdo, contestar por escrito, citando la norma, dentro de los cauces previstos.
6. **Contar con el RACE.** Si algo de este informe no queda claro, si queréis comentar un caso concreto, si necesitáis ayuda para aplicarlo en vuestro aeroclub o si se os plantean exigencias que no se apoyan en la norma, escribidnos a afiliado@race.aero. El RACE puede ayudaros a interpretar la norma en vuestro caso, y conocer los casos nos permite actuar.

10 La posición del Real Aero Club de España

Supervisión rigurosa, dentro del marco que fija la norma.

El Real Aero Club de España apoya una supervisión rigurosa, que es una garantía para todos. Y por esa misma razón defiende que se ejerza dentro del marco que fija la norma.

El RACE **permanece vigilante** ante las situaciones en que se pida a sus aeroclubes asociados y entidades afiliadas más de lo que la norma exige, y seguirá informándoles con rigor para que puedan defender sus intereses con conocimiento de causa. La finalidad de este informe es que cada aeroclub conozca la realidad del Part-ML, lo que permite hoy y desde hace años, y pueda tomar sus decisiones de forma informada.

Este informe se basa en la norma europea vigente. No sustituye a la valoración de cada aeroclub sobre su propia situación (estatutos, propiedad de los aviones, actividad con no socios), que es la que determina si le es aplicable.

11 Preguntas frecuentes

Las dudas más habituales, en pocas líneas.

Nuestra escuela es una ATO. ¿Estamos obligados a tener una CAMO? No por ser ATO. La obligación es para las ATO y DTO comerciales. Si vuestra escuela es la de un aeroclub sin ánimo de lucro que cumple las condiciones del apartado 5.2, no estáis obligados, aunque podéis contratarla si lo preferís.

Un inspector nos ha dicho que no nos acojamos al Part-ML. ¿Tenemos que hacerle caso? El Part-ML no es algo a lo que uno se acoja: si vuestros aviones están en su ámbito, es la norma que les corresponde. Si se os plantea otra cosa, pedid con cortesía que se os indique por escrito y con el artículo en que se basa.

Si gestionamos nosotros la aeronavegabilidad, ¿quién nos hace la revisión y el ARC? Un certificador independiente con licencia Part-66 y autorización de la autoridad, o una organización de mantenimiento aprobada (Part-145 o CAO) habilitada para ello, en los dos casos al hacer la inspección anual o de 100 horas. También una CAMO o CAO aprobada para revisiones, aunque no gestione vuestro avión, o la propia autoridad (apartado 8).

Pagamos a una CAMO. ¿Es ella la responsable de la aeronavegabilidad? Depende de lo que hayáis contratado. Si tenéis un contrato de gestión conforme a la norma (el del Apéndice I del Part-ML) y el programa de mantenimiento lo ha aprobado y firmado la CAMO, sí: es ella la responsable de las tareas de gestión, y a vosotros os quedan las obligaciones que el contrato os asigna. Si el programa lo habéis declarado y firmado vosotros, la gestión y la responsabilidad son vuestras, aunque la CAMO os preste servicios (apartado 6).

¿Podemos seguir volando un motor que ha superado el TBO? Si vuestro programa de mantenimiento lo prevé, sí. El TBO publicado en un boletín o carta de servicio es una recomendación: hay que tenerla en cuenta, pero el programa puede apartarse de ella. Si lo declaráis vosotros, asumís esa responsabilidad sin tener que justificarla. Lo prudente es acompañarlo de un programa de vigilancia del motor. Las directivas de aeronavegabilidad y las limitaciones obligatorias, en cambio, se cumplen siempre.

Tenemos una CAMO. ¿Cada año hay que pagar una revisión completa del ARC? No necesariamente. Si la CAMO gestiona el avión de forma continuada, lo mantiene una organización aprobada (o el piloto-propietario, en sus tareas)

y no hay indicios de que no sea aeronavegable, puede prorrogar el ARC hasta dos veces, un año cada vez, sin una nueva revisión de aeronavegabilidad (apartado 8).

Necesitamos cambiar una rueda y no hay mecánico en el aeródromo. ¿Qué podemos hacer? Si vuestro programa de mantenimiento autoriza el mantenimiento por piloto-propietario y tenéis un socio designado, él puede desmontar y sustituir la rueda y certificarlo (apartado 7.3).

¿Gestionar nosotros la aeronavegabilidad es menos seguro que hacerlo con una CAMO? Es una vía que la norma permite, y las obligaciones de fondo son las mismas: directivas, limitaciones de aeronavegabilidad y programa de mantenimiento. Pero EASA, entre los factores que recomienda valorar antes de apartarse de las recomendaciones del fabricante, sitúa la gestión por el propietario en un nivel de riesgo mayor que la gestión por una CAMO o CAO AMC1 ML.A.302(c). Por eso pide al propietario que valore con realismo si tiene la competencia necesaria o la busque fuera GM1 ML.A.201(f), y por eso conviene ser especialmente prudente al ampliar un TBO cuando la gestión es propia.

Tenemos dudas sobre nuestro caso. ¿A quién preguntamos? Al RACE, en afiliado@race.aero.

Contacto. Real Aero Club de España · Aeropuerto de Madrid - Cuatro Vientos, Carretera Barrio de la Fortuna 14, 28054 Madrid · afiliado@race.aero

12 Anexo. Textos literales de la norma

Las citas del informe, en su versión oficial en inglés.

Fuentes: Reglamento (UE) n.º 1321/2014 (Part-ML, Part-66 y su material de EASA), Easy Access Rules de septiembre de 2025; Reglamento (UE) n.º 965/2012, Easy Access Rules de marzo de 2026; Reglamento (UE) n.º 1178/2011 (Part-ARA), Easy Access Rules de noviembre de 2025; Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1383 y su corrección de errores (DO L 230 de 6.9.2019). Las traducciones del cuerpo son de trabajo y no tienen carácter oficial. Los reglamentos tienen versión oficial en español en el Diario Oficial de la Unión Europea, con el mismo valor que la inglesa; el material de EASA (AMC y GM) solo se publica en inglés.

Reglamento de Ejecución (UE) 2019/1383, considerando 1 y artículo 2 «(1) […] In the interest of proportionality, it is necessary to adapt those rules by introducing simplified requirements corresponding to the lower risks associated with light aircraft in general aviation, which is not listed in the air operator certificate of an air carrier licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008 […]. Those requirements should be less stringent than the current requirements in aircraft maintenance programmes, airworthiness reviews and deferment of defects. […]» Artículo 2, en la redacción de la corrección de errores (DO L 230 de 6.9.2019, p. 7): «It shall apply from 24 March 2020.» El texto publicado inicialmente (DO L 228 de 4.9.2019) decía «20 February 2020».

Reglamento (UE) 965/2012, art. 5.5 «Training organisations referred to in Article 10a of Regulation (EU) No 1178/2011 and having their principal place of business in a Member State shall, when conducting flight training into, within or out of the Union, operate: (a) complex motor-powered aeroplanes and helicopters in accordance with the provisions specified in Annex VI; (b) other aeroplanes and rotorcraft in accordance with the provisions specified in Annex VII. […]» (El Anexo VII es el Part-NCO; el art. 10a del Reglamento 1178/2011 comprende las ATO y las DTO.)

GM2 del art. 6.4a(c) del Reglamento (UE) 965/2012 «The term ‘marginal activity’ should be understood as representing a very minor part of the overall activity of an organisation, mainly for the purpose of promoting itself or attracting new students or members. An organisation intending to offer such flights as regular business activity is not considered to meet the condition of marginal activity. Also, flights organised with the sole intent to generate income for the organisation, are not considered to be a marginal activity.»

Reglamento (UE) 1321/2014, art. 3.2, párrafo segundo «Where aircraft referred to points (a), (b) and (c) of the first subparagraph is listed in the air operator certificate of an air carrier licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008, the requirements of Annex I (Part-M) shall apply.»

ML.1(a) y (c)(2)-(3) «(a) […] this Annex (Part-ML) applies to the following other than complex motor-powered aircraft not listed in the air operator certificate of an air carrier licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008: (1) aeroplanes of 2 730 kg maximum take-off mass (MTOM) or less; […] (c)(2) 'maintenance organisation' means an organisation holding an approval issued in accordance with, alternatively: (i) Subpart F of Annex I (Part-M); (ii) Sect-

ion A of Annex II (Part-145); (iii) Section A of Annex Vd (Part-CAO). (c)(3) 'owner' means the person responsible for the continuing airworthiness of the aircraft, including, alternatively: (i) the registered owner of the aircraft; (ii) the lessee in the case of a leasing contract; (iii) the operator.» (Las aprobaciones de la Subparte F del Part-M dejaron de ser válidas el 24 de marzo de 2022.)

ML.A.201(e) «For aircraft operated by commercial Approved Training Organisations ('ATO') and commercial Declared Training Organisations ('DTO') referred to in Article 10a of Regulation (EU) No 1178/2011 or not operated in accordance with Annex VII to Regulation (EU) No 965/2012 (Part-NCO) […], the operator shall: (1) be approved as a CAMO or as a CAO for the management of the continuing airworthiness of its aircraft […], or contract such an organisation using the contract set out in Appendix I to this Annex; (2) ensure that all maintenance is performed by maintenance organisations approved in accordance with point (c)(2) of point ML.1.; (3) ensure that the requirements of point (a) are satisfied.»

GM1 ML.A.201 (tabla resumen de EASA, columna Part-NCO, ATO/DTO no comercial) «Contract with CAMO/CAO (-CAM) required? — no*» · «*: A CAMO/CAO(-CAM) is not required but the owner may decide to contract a CAMO/CAO(-CAM).» · «If there is no CAMO/CAO(-CAM), the AMP must be declared by the owner. If there is a contracted CAMO/CAO(-CAM), the AMP must be approved by the CAMO/CAO(-CAM).» (Nota: en la fila de la revisión de aeronavegabilidad, esta tabla añade «(if contracted)» junto a la CAMO/CAO. Esa condición no figura en ML.A.901(b), que es la norma vinculante, y el propio GM1 ML.A.901 la contradice.)

GM1 ML.A.201(e) — COMMERCIAL ATO/DTO «According to industry practice, the following are examples of aircraft not considered to be operated by a commercial ATO or a commercial DTO: (a) Aircraft operated by an organisation holding an ATO certificate or a DTO declaration, created with the aim of promoting aerial sport or leisure aviation, on the conditions that: (1) the aircraft is operated by the organisation on the basis of ownership or dry lease; (2) the ATO/DTO is a non-profit organisation; and (3) whenever non-members of the organisation are involved, such flights represent only a marginal activity of the organisation. (b) Aircraft operated under Part-NCO by its owner together with an ATO or a DTO flight instructor for the purpose of training, when the contract between the owner and the training organisation and the procedures of the training organisation allow it. The continuing airworthiness of such aircraft remains under the responsibility of the owner, or of the CAMO or CAO contracted by the owner, if the owner has elected to contract a CAMO or CAO in accordance with ML.A.201(f). […]»

ML.A.201(f) «For aircraft not included in point (e), in order to satisfy the requirements of point (a), the owner of the aircraft may contract the tasks associated with continuing airworthiness management to an organisation approved as a CAMO or CAO in accordance with Annex Vc (Part-CAMO), Subpart G of Annex I (Part-M) or Annex Vd (Part-CAO). In that case, the contracted organisation shall assume responsibility for the proper performance of those tasks and a written contract shall be concluded in accordance with Appendix I to this Annex. If the owner does not contract such an organisation, the owner is responsible for the proper performance of the tasks associated with the continuing airworthiness management»

GM1 ML.A.201(f) «If an owner (see definition in point ML.1(c)(3)) decides not to make a contract with a CAMO or CAO, the owner is fully responsible for the proper accomplishment of the corresponding continuing airworthiness management tasks. As a consequence, it is expected that the owner properly and realistically self-assesses his or her own competence to accomplish those tasks or otherwise seek the necessary expertise.»

ML.A.302 (extractos) «(a) The maintenance of each aircraft shall be organised in accordance with an AMP. (b) The AMP and any subsequent amendments thereto shall be, alternatively: (1) declared by the owner in accordance with point (c)(7) of point ML.A.302, where the continuing airworthiness of the aircraft is not managed by a CAMO or CAO; (2) approved by the CAMO or CAO responsible for managing the continuing airworthiness of the aircraft. […] (c) The AMP: […] (3) […] Alternative maintenance actions to those referred to in point (c)(2)(b) shall not be less restrictive than those set out in the applicable MIP; (4) shall include all the mandatory continuing airworthiness information, such as repetitive ADs, the airworthiness limitation section ('ALS') of the ICAs, and specific maintenance requirements contained in the type certificate data sheet ('TCDS'); (5) shall identify any additional maintenance tasks to be performed […] whereas the following elements shall be taken into consideration as a minimum: […] (d) maintenance recommendations, such as time between overhaul ('TBO') intervals, issued through service bulletins, service letters, and other non-mandatory service information; […] (6) shall identify whether the Pilot-owners are authorised to perform maintenance; (7) when declared by the owner, shall contain a signed statement by which the owner declares that this is the AMP for the particular aircraft registration and that he is fully responsible for its content and, in particular, for any deviations from the DAH's recommendations; (8) when approved by the CAMO or CAO, shall be signed by this organisation, which shall retain records with the justification for any deviation introduced to the DAH's recommendations; (9) shall be reviewed at least annually […] (d) A MIP: (1) shall contain the following inspection intervals: (a) for aeroplanes, touring motor gliders ('TMGs') and balloons, every annual or 100-h interval, whichever comes first, to which a tolerance of 1 month or 10 h may be applied. […]»

AMC1 ML.A.302(c) «When evaluating an alternative to a maintenance task issued or recommended by the DAH or the declarant of a declaration of design compliance, such as the extension of TBO intervals, or when considering not to include a maintenance task issued or recommended by the DAH […], a risk-based approach should be taken, considering aspects such as the operation of aircraft, type of aircraft, hours and years in service, maintenance of the aircraft, compensating measures, redundancy of components, etc. The following table provides more details of aspects that should be considered: […] Who manages the airworthiness of the aircraft? — HIGHER RISK: owner; LOWER RISK: CAMO/CAO […] Supplementary maintenance measures — HIGHER RISK: no supplementary measures; LOWER RISK: supplementary measures (such as oil analysis, engine data monitoring, boroscope inspections, corrosion inspections, etc.) […] It may also be useful for the owner in order to take an informed decision before introducing deviations from the recommendations issued by the DAH or the declarant of a declaration of design compliance. Nevertheless, as allowed by ML.A.302(c)(7) and explained in GM ML.A.302, when the owner issues a declaration for the maintenance programme, it does not need to justify such deviations.»

ML.A.801(b) «The CRS shall be issued, alternatively by: (1) appropriate certifying staff on behalf of the approved maintenance organisation; (2) independent certifying staff; (3) the pilot-owner in compliance with point ML.A.803.»

ML.A.803(a) y (b) «(a) To qualify as a pilot-owner, the person must: (1) hold a valid pilot licence or equivalent licence issued or validated by a Member State for the aircraft type or class rating; (2) own the aircraft, either as a sole or joint owner; that owner must be, alternatively: (i) one of the natural persons on the registration form; (ii) a member of a non-profit recreational legal entity, where the legal entity is specified on the registration document as owner or operator; that member must be directly involved in the decision-making process of the legal entity and designated by that legal entity to carry out Pilot-owner maintenance. (b)

For aircraft operated under Annex VII (Part-NCO) to Regulation (EU) No 965/2012 [...], the pilot-owner may issue a CRS after limited Pilot-owner maintenance as provided for in Appendix II to this Annex.»

AMC1 ML.A.803 «(a) A pilot-owner may only issue a CRS for the maintenance he or she has performed [...]. (b) In the case of jointly-owned aircraft, the AMP should list the names of all pilot-owners that are competent and designated to perform pilot-owner maintenance (ref. ML.A.302(c)(6)). As an alternative, the AMP may contain a procedure to ensure how such a list should be managed and kept current. [...]» Y el formulario oficial del programa (EASA Form AMP, AMC2 ML.A.302, bloque 6) advierte: «pilot-owner maintenance is not allowed for aircraft operated by a commercial ATO/DTO».

Apéndice I del Part-ML, contrato de gestión de la aeronavegabilidad, cláusula (d) y obligaciones del propietario «It shall state the following: 'The owner entrusts the CAMO or CAO with the management of the continuing airworthiness of the aircraft, the development and approval of a maintenance programme, and the organisation of the maintenance of the aircraft according to said maintenance programme. According to the present contract, both signatories undertake to follow the respective obligations of this contract. The owner declares, to the best of its knowledge, that all the information given to the CAMO or CAO concerning the continuing airworthiness of the aircraft is and will be accurate, and that the aircraft will not be altered without prior approval of the CAMO or CAO. In case of any non-conformity with this contract, by either of the signatories, the contract will become null. In such a case, the owner will retain full responsibility for every task linked to the continuing airworthiness of the aircraft, and the owner will inform the competent authoritie(s) of the Member State of registry within 2 weeks about the termination of the contract.'» Apartado (e)(2): «[...] (iii) present the aircraft for maintenance as directed by the contracted CAMO or CAO; (iv) not modify the aircraft without first consulting the contracted CAMO or CAO; [...] (vi) report to the contracted CAMO or CAO through the logbook all defects found during operations; [...] (x) inform on a regular basis the contracted CAMO or CAO about the aircraft flying-hours and any other utilisation data, as agreed with the contracted CAMO or CAO; [...]»

Apéndice II del Part-ML, mantenimiento limitado del piloto-propietario (extracto) «(b) Tasks. The Pilot-owner may carry out simple visual inspections or operations to check the airframe, engines, systems and components for general condition, obvious damage and normal operation. A maintenance task shall not be released by the pilot-owner if any of the following conditions occurs: (1) it is a critical maintenance task; (2) it requires the removal of major components or a major assembly; (3) it is carried out in compliance with an AD or an airworthiness limitation item (ALI) unless specifically allowed in the AD or the ALI; (4) it requires the use of special tools or calibrated tools (except for torque wrench and crimping tool); (5) it requires the use of test equipment or special testing [...]; (6) it is composed of any unscheduled special inspections (e.g. heavy-landing check); (7) it affects systems essential for the instrumental flight rules (IFR) operations; (8) it is a complex maintenance task in accordance with Appendix III, or it is a component maintenance task [...]; (9) it is part of the 100-h/annual check [...]. The criteria referred to in points (1) to (9) cannot be overridden by less restrictive instructions issued in accordance with the AMP referred to in point ML.A.302.»

AMC1 al Apéndice II del Part-ML (extractos) «(e) [...] A 50-h/6-month periodic inspection for a fixed-wing aeroplane as well as the 1-year inspection for a glider may normally be eligible for pilot-owner maintenance.» Tareas de la Parte A (aviones), entre otras: «Wheels — removal, replacement and servicing, including replacement of wheel bearings and lubrication»

ent» (ATA 79); «Spark plugs — removal, cleaning, adjustment and reinstallation» (ATA 74); «Fuel filter elements — cleaning and/or replacement» (ATA 28); «Induction system — inspection and replacement of induction air filter» (ATA 71); «Batteries — replacement and servicing» y «Fuses — replacement using the correct rating» (ATA 24); «Lights — replacement of internal and external bulbs, filaments, reflectors and lenses» (ATA 33); «Cowling — removal and reinstallation not requiring removal of propeller or disconnection of flight controls» (ATA 71); «Wheel fairings (spats) — removal and reinstallation» (ATA 32).

ML.A.901(b) y (c) «(b) The airworthiness review and the issuance of the ARC shall be performed in accordance with point ML.A.903, alternatively by: (1) the competent authority; (2) an appropriately approved CAMO or CAO; (3) the approved maintenance organisation while performing the 100-h/annual inspection contained in the AMP; (4) for aircraft operated under Annex VII (Part-NCO) to Regulation (EU) No 965/2012 [...], the independent certifying staff while performing the 100-h/annual inspection contained in the AMP, when holding: (i) a licence issued in accordance with Annex III (Part-66) rated for the corresponding aircraft [...]; (ii) an authorisation issued by [...] the competent authority [...]. (c) The validity of an ARC may be extended maximum two consecutive times, for a period of one year each time, by an appropriately approved CAMO or CAO, subject to the following conditions: (1) the aircraft has been continuously managed for the previous 12 months by this CAMO or CAO; (2) the aircraft has been maintained for the previous 12 months by approved maintenance organisations; this includes pilot-owner maintenance tasks carried out and released to service either by the pilot-owner or by independent certifying staff; (3) the CAMO or CAO does not have any evidence or reason to believe that the aircraft is not airworthy. This extension by the CAMO or CAO is possible regardless of which staff or organisation, as provided for in point (b), initially issued the ARC.»

GM1 ML.A.901 «If a CAMO/CAO holding the AR privilege is contracted by the owner, this organisation does not have the obligation to carry out the AR itself. The owner may select another CAMO or CAO to carry out the AR, or request the maintenance organisation to carry it out and issue the ARC in conjunction with the annual inspection. [...] Point ML.A.901(b) gives a list of the different organisations or persons that are allowed to perform an AR; it does not presume that they have the obligation to accept a request to carry out an AR.»

ML.A.904(c) «Airworthiness review staff acting on their own behalf, as permitted pursuant to point ML.A.901(b)(4), shall: (1) hold a licence issued in accordance with Annex III (Part-66) rated for the corresponding aircraft [...]; and (2) hold an authorisation issued by, alternatively: (i) the competent authority who issued the licence in accordance with Annex III (Part66); [...]»

66.A.3 (extractos) «(b) Category B1, divided into the following subcategories: [...] B1.2 Aeroplanes Piston; [...] (e) Category B3: The B3 licence is applicable to piston-engine non-pressurised aeroplanes of 2 000 kg Maximum Take-off Mass (MTOM) and below. (f) Category L, divided into the following subcategories: [...] L2C: composite powered sailplanes and composite ELA1 aeroplanes, L2: powered sailplanes and ELA1 aeroplanes, [...]» Y el art. 2(k)(i) del Reglamento 1321/2014: «'ELA1 aircraft' means the following manned European light aircraft: (i) an aeroplane with a maximum take-off mass (MTOM) of 1 200 kg or less that is not classified as complex motor-powered aircraft; [...]»

TCDS EASA IM.A.051 (Cessna 172), Issue 11, 17/11/2025 Masa máxima al despegue del 172R: 1.111,30 kg (1.156,66 kg con el kit MK172-72-01); del 172S: 1.156,66 kg.

ML.B.903 «If during aircraft surveys or by other means, evidence is found showing non-compliance with requirements of this Annex, the competent authority shall: (a) for Level 1 findings, require appropriate corrective action to be taken before further flight, and immediately

revoke or suspend the ARC; and (b) for Level 2 findings, impose the corrective action appropriate to the nature of the finding.»

ARA.GEN.300(a) y (b) «(a) The competent authority shall verify: [...] (2) continued compliance with the requirements applicable to the persons holding licences, ratings and certificates, the organisations it has certified, the holders of a FSTD qualification and the organisations from which it received a declaration; [...] (b) This verification shall: [...] (2) provide the persons and organisations concerned with the results of safety oversight activity;»

ARA.GEN.350(d) y (da) «When a finding is detected during oversight or by any other means, the competent authority shall, without prejudice to any additional action required by Regulation (EC) No 216/2008 and its Implementing Rules, communicate the finding to the organisation in writing and request corrective action to address the non-compliance(s) identified.» Y, para las DTO: «(da) By way of derogation from paragraphs (a) to (d), in the case of DTOs, if during oversight or by any other means the competent authority finds evidence that indicates DTO non-compliance with [...], the competent authority shall: (1) raise a finding, record it, communicate it in writing to the representative of the DTO and determine a reasonable period of time within which the DTO is to take the steps specified in point DTO.GEN.150 of Annex VIII (Part-DTO); [...]»