



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



AGENCIA ESTATAL
DE SEGURIDAD AÉREA



Otras operaciones no comerciales y especializadas con aeronaves de un AOC.

Antonio GARCÍA

Jefe del Servicio de Estandarización y Soporte Técnico de Operaciones Aéreas
Madrid, 26-nov-2020

1. CAMBIOS REG 1384/2019
2. ORO.AOC.125
3. ORO.GEN.310



1. Cambios Reg. 1384/2019

ORO.AOC.125

En el que se detallan los requisitos que tiene que cumplir el titular del AOC cuando explota sus aeronaves con fines no comerciales, de conformidad con el anexo VI (parte NCC) o el anexo VII (parte NCO).



ORO.GEN.310

Este punto se divide en dos apartados principales:

- Requisitos para que el titular del AOC pueda utilizar las aeronaves como operador declarado para operaciones especializadas.
- Requisitos para que el titular del AOC pueda ceder su aeronave a otro operador para que realice operaciones NCC, NCO y SPO o ATO/DTO. Este será el caso del propio titular del AOC actuando como ATO o DTO.



ÁMBITO DE APLICACIÓN



El punto ORO.AOC.125 es de aplicación cuando el titular del AOC explota sus aeronaves con fines no comerciales, de conformidad con el anexo VI (parte NCC) o el anexo VII (parte NCO). Para realizar este tipo de operaciones, ya no es necesario tener una aprobación de AESA.

REQUISITOS GENERALES



- El titular del AOC puede realizar operaciones no comerciales conforme a la parte NCC o a la parte NCO con una lista de aeronaves incluida en su MO.
- El titular del AOC que realice operaciones NCC y NCO no está obligado a presentar la declaración prevista en ORO.DEC.100. Tampoco está obligado a presentar declaración en el caso de que realice vuelos de verificación de mantenimiento con aeronaves motopropulsadas complejas (cumpliendo la parte SPO) o no complejas (cumpliendo la parte NCO).





REQUISITOS GENERALES

- Especificará el tipo de vuelo, tal como figure en el MO, en los documentos relativos al vuelo (plan de vuelo operacional, hoja de carga y equivalentes).
- En cuanto a los tiempos de vuelo y actividad, cuando una tripulación haga series de vuelos que combinen operaciones de transporte aéreo comercial con operaciones no comerciales (NCC/NCO), la operación combinada deberá cumplir también con los requisitos de periodos de actividad y tiempos de vuelo que sean de aplicación (ORO.FTL.210 "Tiempo de vuelo y periodos de actividad", Subparte Q o normativa nacional).

La realización de operaciones combinadas, debe estar incluida en la gestión de riesgos del operador para asegurar que la fatiga derivada de tales operaciones no afecta a la operación de transporte aéreo comercial.





CONTENIDO MANUAL DE OPERACIONES

En el punto MO A 8.7, se deberá describir detalladamente las operaciones no comerciales que va a realizar, en particular:

- La identificación de los requisitos aplicables.
- Medios para garantizar que el personal que participe en las operaciones conoce los procedimientos asociados.
- Diferencias en procedimientos operativos empleados en operaciones de transporte aéreo comercial y en las operaciones no comerciales. El titular del AOC debe optar por una de las siguientes opciones para las operaciones no comerciales (AMC2 ORO.AOC.125 (a)):
 - Usar los mismos procedimientos que para transporte aéreo comercial. En este caso, tendrá que cumplir con la parte CAT e indicar esta opción en el Manual de Operaciones.
 - Utilizar procedimientos diferentes a los empleados en las operaciones de transporte aéreo comercial. En este caso, el operador debe cumplir con la parte ORO (excepto subparte DEC) y la parte NCC para aeronave motopropulsadas complejas o la parte NCO para aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas. Además, tendrá que tenerlo en cuenta en relación con su sistema de gestión.





CONTENIDO MANUAL DE OPERACIONES

El GM1 ORO.AOC.125 (a)(2) incluye una lista de elementos aplicables a la operación no comercial que pueden ser diferentes a los empleados en las operaciones de transporte aéreo comercial. El titular del AOC empleará los requisitos más adecuados en base a su evaluación y mitigación de riesgos.

SISTEMA DE GESTIÓN DE RIESGOS

En el caso de que el operador utilice para las operaciones no comerciales procedimientos operacionales diferentes a los utilizados para sus operaciones de transporte aéreo comercial, deberá identificar los peligros, y evaluar y mitigar los riesgos asociados a cada tipo de operación no comercial, dentro de su sistema de gestión de riesgos (lista mínima de elementos a considerar en AMC1 ORO.AOC.125 (a)(2)).

Además, en el caso de que se vayan a planificar vuelos con un nivel de riesgo incrementado (AMC2 ORO.AOC.125 (a)(2)), tendrá que considerar qué pilotos están implicados en la operación, cuál es el objetivo del vuelo y cómo se lleva a cabo la operación (qué procedimientos de vuelo se van a emplear).

En este AMC se relacionan algunos aspectos a considerar para la preparación de tales vuelos.





MEL

La MEL debe contemplar las condiciones de despacho para operación CAT y NCC.



APROBACIONES ESPECÍFICAS

Las aprobaciones específicas que han sido aprobadas dentro del AOC, son válidas también para las operaciones no comerciales.

LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y ACTIVIDAD

De acuerdo con el artículo 8.4 del Reglamento (UE) 965/2012 las operaciones no comerciales deben cumplir la normativa nacional relativa a limitación del tiempo de vuelo y actividad. Actualmente en España no existe tal normativa.

Entendiendo que las tripulaciones que van a llevar a cabo las operaciones no comerciales son las mismas que realizan las operaciones comerciales, deben observarse las limitaciones, aplicables a cada caso particular, incluidas en el ORO.FTL.210 "Tiempo de vuelo y periodos de actividad", Subparte O o normativa nacional y en el RD 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo. Esta última disposición es legislación exclusivamente laboral, cuyo cumplimiento no está supervisado por la AESA.





LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y ACTIVIDAD

Cuando en un mismo periodo de actividad se desarrollen operaciones CAT y NCC/NCO, se considerará lo siguiente:

- Si la operación NCC/NCO se realiza con anterioridad a la de CAT, aplican "requisitos CAT". Es decir, cuenta como "duty" y también como "flight duty" (cualquier actividad antes de un FDP cuenta también como FDP si no hay un descanso entre medias).

Si la operación NCC/NCO se realiza con posterioridad a la de CAT:

- Cuenta a efectos de ORO.FTL.210 (o subparte Q o normativa nacional).
- El operador puede incumplir algún requisito de la normativa de FTL aplicable si así lo tiene contemplado en MO.A.8.7, y para ello debe tener identificados peligros y evaluados y mitigados riesgos, según AMC1 ORO.AOC.125 (a)(2).
- Hasta que no termina la operación no comercial no empieza el descanso.
- El descanso anterior al siguiente FDP debe ser como mínimo la actividad precedente (y todo es actividad: CAT y NCC/NCO).

Si la operación NCC/NCO está aislada:

- Cuenta a efectos de ORO.FTL.210 (o Subparte Q o normativa nacional).
- El descanso anterior al siguiente FDP debe ser como mínimo la actividad precedente (todo el tiempo de operación NCC/NCO es actividad).





ÁMBITO DE APLICACIÓN

El punto ORO.GEN.310 es de aplicación cuando una aeronave incluida en el AOC de un operador, sin necesidad de modificar el AOC para extraerla del mismo temporalmente, es operada por:

1) El propio titular del AOC para operaciones especializadas.

El titular del AOC, tendrá que haber presentado previamente una declaración que recoja sus operaciones especializadas, salvo que sea una operación especializada no comercial con aeronave no compleja. Como excepción, se encuentran los vuelos de verificación de mantenimiento, que no necesitarán presentar una declaración.

2) Por otros operadores (incluidas las ATO o DTO) para operaciones NCC, NCO o SPO.

El operador que utilice la aeronave podrá utilizarla para todo tipo de operaciones, excepto para transporte aéreo comercial. Este será el caso del propio titular del AOC actuando como ATO o DTO. El operador no podrá utilizar la aeronave durante un periodo superior a 30 días seguidos.



ÁMBITO DE APLICACIÓN



Si el operador usa o pretende usar la aeronave durante un periodo superior a 30 días seguidos, no aplica el punto ORO.GEN.310. Este caso se trata de una cesión en arrendamiento sin tripulación, que tiene que cumplir con los requisitos del punto ORO.AOC.110 e) y que requiere eliminar la aeronave del AOC del titular.

En el GM1 ORO.GEN.310, se muestran a modo de ejemplo, los posibles escenarios a los que aplicaría el punto ORO.GEN.310.

La aeronave incluida en el AOC de un operador puede ser utilizada por:

a) El propio titular del AOC como:

- Operador declarado para operaciones especializadas (comerciales o no comerciales, incluyendo las de alto riesgo) de acuerdo con la parte ORO y SPO para operaciones con aeronaves complejas (si fuese actividad especializada no comercial con aeronave no compleja se llevaría a cabo conforme a la parte NCO y no sería preciso presentar declaración).
- Una organización de entrenamiento aprobada (ATO) o declarada (DTO) para la realización de operaciones de acuerdo con la parte NCC o parte NCO.



ÁMBITO DE APLICACIÓN



- b) Otro operador que es también titular de un AOC como:
- Operador declarado para operaciones NCC de acuerdo con las partes ORO y NCC.
 - Operador declarado para operaciones especializadas (comerciales o no comerciales, incluyendo las de alto riesgo) de acuerdo con la parte ORO y parte SPO (si fuese SPO no comercial con aeronave no compleja se llevaría a cabo conforme a la parte NCO, ver NCO.GEN.104, y no sería preciso presentar declaración).
- c) Un operador NCC de acuerdo con las partes ORO y NCC.
- d) Un operador especializado (comercial o no comercial, incluyendo las de alto riesgo) de acuerdo con la parte ORO y parte SPO.
- e) Un operador NCO de acuerdo con la parte NCO.
- f) Un operador especializado que realiza operaciones no comerciales con aeronaves no complejas de acuerdo con la parte NCO.
- g) Una organización de entrenamiento aprobada (ATO) o declarada (DTO), comercial o no comercial, para la realización de operaciones de acuerdo con la parte NCC o parte NCO.



TITULAR DEL AOC REALIZA OPERACIONES ESPECIALIZADAS

El titular del AOC, puede utilizar sus aeronaves para la realización de operaciones especializadas (comerciales o no comerciales, incluyendo el caso de las operaciones de alto riesgo) sin sacar la aeronave de su AOC.

El titular del AOC deberá cumplir con las parte ORO y SPO (excepto que sean no comerciales con aeronave no compleja, en cuyo caso será de aplicación la parte NCO).

Por lo tanto, deberá presentar la declaración prevista en ORO.DEC.100 que incluya el tipo de operación especializada que va a realizar (excepto en los casos de operación no comercial con aeronaves no complejas).



TITULAR DEL AOC REALIZA OPERACIONES ESPECIALIZADAS

De acuerdo con el punto ORO.AOC.125 c), para las operaciones SPO correspondientes a los vuelos de verificación de mantenimiento, no es necesario presentar una declaración.

Los cargos responsables cuando el operador actúa como operador para operaciones especializadas, pueden ser los mismos que los especificados para operaciones de transporte aéreo comercial. Deben conocer la normativa aplicable a las operaciones especializadas y estar familiarizados con la operación.

Se recomienda incluir toda la información relativa a la operación especializada en un Anexo al Manual de Operaciones.



TITULAR DEL AOC REALIZA OPERACIONES ESPECIALIZADAS REQUISITOS GENERALES



El titular del AOC debe cumplir con los requisitos del punto ORO.GEN.310 e) y AMC1 ORO.GEN.310(b);(e):

- Indicar en su MO:
 - Las marcas de matrícula de las aeronaves utilizadas para operaciones especializadas y tipo de operaciones que realizan.
 - Lista customizada de sucesos que deban ser notificados (puede estar particularizada para cada tipo de aeronave y para cada tipo de operación para la que se utiliza).
- Procedimiento para conocer y difundir entre el personal relevante qué tipo de operación se está llevando a cabo en cada momento y para llevar un registro de las operaciones que se realizan dentro del AOC y como operador declarado.
- Asegurarse de que la determinación de peligros, evaluación de riesgos y las medidas de mitigación abarcan todas las operaciones realizadas con esas aeronaves.

Además, como operador especializado, debe cumplir con los requisitos del punto ORO.GEN.310 f):

- Registrar en el sistema de registro técnico de la aeronave, además de los vuelos de transporte aéreo comercial, todos los vuelos que realice como operador especializado.
- No introducir cambios en los sistemas o en la configuración de la aeronave a la hora de realizar operaciones especializadas.
- Notificar a la CAMO cualquier defecto o avería técnica.
- Gestionar conforme a los procedimientos del AOC, las notificaciones de sucesos correspondientes a los vuelos efectuados con la aeronave en operaciones especializadas, realizados de conformidad con el Reglamento (UE) 376/2014 de notificación de sucesos y el Reglamento (UE) 2015/1018.



TITULAR DEL AOC REALIZA OPERACIONES ESPECIALIZADAS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDAD



De acuerdo con el punto ORO.GEN.310 d), la aeronavegabilidad continuada de la aeronave siempre será gestionada por la organización responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continuada (CAMO o CAO) del titular del AOC en el que esté incluida la aeronave.

En el MO se deberán incluir los medios para instruir al personal en el procedimiento de aeronavegabilidad continuada que cubre el uso de la aeronave para operaciones especializadas (si se estima necesario también podría incluirse en el manual de la CAMO).

TITULAR DEL AOC REALIZA OPERACIONES ESPECIALIZADAS MEL

El titular de AOC es responsable de obtener la aprobación de la MEL para sus propias operaciones, y que cubra todas las aeronaves que opere. En el caso de las operaciones no comerciales con aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas, no es necesaria la aprobación de una MEL.

Para incluir operaciones SPO hay dos opciones:

- Particularizar la MEL aprobada para CAT ampliando el ámbito a SPO y adaptando todas las entradas necesarias de la matrícula/matrículas que vayan a hacer SPO, desdoblado/creando entradas en la MEL y particularizando según proceda. Este nuevo documento deberá ser una Revisión x+1 sobre la aprobada para CAT y deberá solicitarse su aprobación.
- Solicitar una aprobación MEL adicional que recoja el otro tipo de operación y la matrícula/matrículas que lo realizan exclusivamente. La revisión MEL debería ser una Revisión Inicial (independiente de la aprobada para CAT) hecha a partir de la MEL aprobada para CAT y particularizando según proceda. En este caso habría que utilizar en cada vuelo la MEL correspondiente al tipo de operación que se vaya a realizar.

APPROVED

TITULAR DEL AOC REALIZA OPERACIONES ESPECIALIZADAS APROBACIONES ESPECÍFICAS

Cuando el titular del AOC realiza operaciones especializadas como operador declarado, se pueden dar 3 casos (GM2 ORO.GEN.310):

- Si las SPAs necesarias para realizar las operaciones especializadas ya están incluidas en las especificaciones operacionales del AOC para esa misma aeronave, no es necesario solicitar de nuevo la aprobación (no es necesario duplicar las SPAs).
- Si las SPAs aplicables para las operaciones especializadas son parcialmente diferentes de las SPAs aprobadas en las especificaciones operacionales del AOC para esa aeronave, deberá solicitarse a la autoridad la extensión de las aprobaciones específicas con objeto de que cubran los diferentes aspectos involucrados en la operación especializada o en el entrenamiento del personal relevante.
- Si las SPAs para las operaciones especializadas, no son las mismas que las incluidas en las especificaciones operacionales del AOC, el operador tiene que solicitar a la autoridad la aprobación conforme a la parte SPA. Se presentarán a la autoridad todas las evidencias requeridas para la aprobación SPA: requisitos de aeronavegabilidad, equipamiento, procedimientos operacionales, programas de entrenamiento...



TITULAR DEL AOC CEDE SU AERONAVE A OTRO OPERADOR PARA NCC/NCO/SPO o ATO/DTO

El titular del AOC y el operador que vaya a utilizar la aeronave para operaciones NCC, NCO o SPO o como ATO/DTO, tienen que establecer un procedimiento. El procedimiento estará incluido en el punto A13 (Arrendamiento y operaciones de AOC por un tercero) del Manual de Operaciones del titular del AOC y del operador de la aeronave, o en un contrato entre ambos. Este procedimiento tiene que:

- Determinar claramente qué operador es responsable del control operativo de cada vuelo y describa cómo será la transferencia del control operativo entre ellos;
- Describir el procedimiento de transferencia de la aeronave una vez haya sido devuelta al titular del AOC.
- Los operadores deberán cumplir con el punto ORO.GEN.220 en materia de mantenimiento de los registros relativos a dicho contrato.

Este procedimiento debe presentarse a la autoridad para su aprobación previa, y es uno de los cambios que requieren aprobación previa de acuerdo con el ORO.GEN.130 (ver también GM1 ORO.GEN.130 (b) punto (e)).



TITULAR DEL AOC CEDE SU AERONAVE A OTRO OPERADOR PARA NCC/NCO/SPO o ATO/DTO REQUISITOS DEL TITULAR DEL AOC



PROCEDIMIENTO

- El titular del AOC es el encargado de presentar el procedimiento (o contrato) a la autoridad competente para su aprobación previa.
- Acordar con AESA los medios y la frecuencia con las que se comunicará información sobre la transferencia del control operativo. Los cambios de control operativo se tratarán de acuerdo con el punto ORO.GEN.130 (c), debe notificarse el cambio, pero no requiere aprobación previa (utilización de formato F-DSO-AOC-88).
- El titular del AOC, será el encargado de establecer el modelo del contrato y se lo proporcionará a los operadores que vayan a utilizar su aeronave.
- Comunicar el procedimiento al personal pertinente.
- Mantenerse informado y llevar un registro del operador que tiene el control operativo en cada momento.
- Asegurarse que la determinación de peligros, evaluación de riesgos y medidas de mitigación abarca todas las operaciones que se realicen con la aeronave.
- Forma de asegurar que la "Especificación de operaciones" no se lleva a bordo cuando otro operador usa la aeronave (y que vuelve a ir a bordo cuando el titular del AOC utiliza la aeronave).



TITULAR DEL AOC CEDE SU AERONAVE A OTRO OPERADOR PARA NCC/NCO/SPO o ATO/DTO REQUISITOS DEL TITULAR DEL AOC

MANUAL DE OPERACIONES



El titular del AOC deberá incluir en su Manual de Operaciones la información siguiente:

- Las matrículas incluidas en su AOC que van a poder ser utilizadas por otros operadores.
- Tipos de operaciones que los otros operadores van a poder realizar con cada una de las matrículas. Para denominar los tipos de operaciones no comerciales, se recomienda utilizar el GM1 del artículo 2(1d) del Reglamento (UE) 965/2012.
- Cómo se informa al personal de qué operador es responsable del control operacional de cada vuelo.
- Lista customizada de sucesos que el otro operador tiene que reportar al responsable del AOC. Esta lista puede estar particularizada para cada tipo de aeronave y para cada tipo de operación para la que se utiliza. En el apartado MO A.3 deberá hacerse referencia a esta lista.

Cuando sea posible se deberá incluir lo siguiente:

- Aeronaves que utiliza el propio titular del AOC para operaciones realizadas como un operador SPO o ATO/DTO.
- El nombre de los otros operadores que utilizan sus aeronaves.
- La frecuencia con la que éstos usarán las aeronaves.

En los casos en que el operador decida no incluir esta información en el Manual de Operaciones, siempre tendrá que existir un contrato en el que se incluirá esta información.

TITULAR DEL AOC CEDE SU AERONAVE A OTRO OPERADOR PARA NCC/NCO/SPO o ATO/DTO
REQUISITOS PARA EL OPERADOR QUE UTILICE LA AERONAVE PARA OPERACIONES NCC Y SPO

El operador que utilice una aeronave incluida en un AOC para realizar operaciones incluidas en el anexo VI (parte NCC) y en el anexo VIII (parte SPO), tiene que cumplir los requisitos incluidos en el punto ORO.GEN.310 f).

TITULAR DEL AOC CEDE SU AERONAVE A OTRO OPERADOR PARA NCC/NCO/SPO o ATO/DTO
REQUISITOS PARA EL OPERADOR QUE UTILICE LA AERONAVE PARA OPERACIONES NCO

Los requisitos incluidos en el punto NCO.GEN.104 son de aplicación cuando el operador que utiliza la aeronave para realizar operaciones no comerciales con aeronaves no complejas, ya sean operaciones especializadas o no especializadas. En este caso, el procedimiento que siga el operador NCO se incluirá en el contrato entre el titular del AOC y el operador NCO, ya que este tipo de operadores no tienen la obligación de disponer de un Manual de operaciones.



TITULAR DEL AOC CEDE SU AERONAVE A OTRO OPERADOR PARA NCC/NCO/SPO o ATO/DTO REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDAD

De acuerdo con el punto ORO.GEN.310 d), el mantenimiento de aeronavegabilidad de la aeronave siempre será gestionado por la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO o CAO) del titular del certificado de operador aéreo en el que esté incluida la aeronave. Es decir, no es posible cambiar de CAMO (o CAO) con el cambio del control operativo, ni el otro operador puede utilizar su propia CAMO (o CAO).

Además, en el material guía relativo a este punto, se indica que el operador que utiliza la aeronave y la CAMO (o CAO) deben tener un contrato por escrito, que asegure que la información relevante de seguridad relativa al mantenimiento de la aeronave, se transmite de forma correcta entre los diferentes operadores que usan la misma aeronave para diferentes tipos de operación y la CAMO (o CAO) del titular del AOC.

En el Manual de Operaciones se deberán incluir los medios para instruir al personal en el procedimiento de aeronavegabilidad continuada que cubre el uso de la aeronave por otros operadores (si se estima necesario también podría incluirse en el manual de la organización responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continuada).



TITULAR DEL AOC CEDE SU AERONAVE A OTRO OPERADOR PARA NCC/NCO/SPO o ATO/DTO REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDAD

Este contrato es especialmente importante para las NCO porque en estos casos el operador no tiene la obligación de tener un manual de operaciones. En estos casos, el contrato es lo que asegurará que toda la información importante relativa a la seguridad se transmite entre la CAMO (o CAO) del operador con AOC y el operador NCO. El contrato se elaborará de acuerdo con las instrucciones incluidas en el Apéndice I de la parte M (o Apéndice I de la parte ML) Reglamento 1321/2014. En este apéndice se indica que una copia de este contrato firmado por ambas partes tiene que ser enviado a la autoridad en caso de que se lo solicite.



TITULAR DEL AOC CEDE SU AERONAVE A OTRO OPERADOR PARA NCC/NCO/SPO o ATO/DTO MEL



Los requisitos de lista de equipo mínimo se tratan en el punto GM2 ORO.GEN.310. El operador que use la aeronave incluida en el AOC de otro operador, es responsable de obtener la aprobación de la MEL para sus propias operaciones, y que cubra todas las aeronaves que opera. Con la excepción de los casos NCO y operación especializada no comercial con aeronave no compleja.

Una vez obtenida la aprobación inicial de la MEL, para que en las subsiguientes cesiones de la aeronave, no se tenga que volver a tramitar como aprobación inicial, el operador debe mantener la MEL activa y actualizada conforme a la MMEL y al titular de AOC.



TITULAR DEL AOC CEDE SU AERONAVE A OTRO OPERADOR PARA NCC/NCO/SPO o ATO/DTO APROBACIONES ESPECÍFICAS



En el caso de que vaya a ser otro operador el que realice la operación (independientemente de que tenga él mismo un AOC, una declaración o sea una organización de formación aprobada o declarada) tendrá que cumplir con la parte SPA y solicitar la aprobación a la autoridad de las SPAs necesarias para el tipo de operación que va a realizar con esa aeronave. Las aprobaciones aparecerán reflejadas en la lista de aprobaciones específicas.



Gracias por su atención

