



El webinar realizado el día 7 de abril de 2022 tuvo como objetivo divulgar información relevante para las Operaciones no comerciales con aeronaves motorpropulsadas complejas, tales como:

- Requisitos de Operación No Comercial.
- Aprobación RVSM.
- Retos de la Operación No comercial.

Les recordamos que pueden contactar con nosotros a través del buzón ncc.aesa@seguridadaerea.es

Si quiero emplear un medio alternativo de cumplimiento ¿tengo que conseguir antes una aprobación del mismo?

No, según ORO.GEN.120 c) si se desea utilizar un AltMOC referido a un punto de la norma, es necesario notificar a la autoridad (a través de la declaración responsable) y definir qué medio alternativo de cumplimiento se desea utilizar referenciándolo al punto de la norma específico que aplique. AESA, en posteriores auditorías/inspecciones podrá requerir información a este respecto y evaluar el concepto e implementación del AltMOC.

¿Podría comentar la operación multipiloto en aviones certificados para un solo piloto? ¿Cómo se certificarán las horas de ambos pilotos?

El operador debe gestionar el peligro asociado, analizar los riesgos y mitigar adecuadamente dentro de sus responsabilidades del Sistema de Gestión. Además, deberá desarrollar en su manual de operaciones los procedimientos que aplican a esta operativa, desarrollar las Checklist para operación multipiloto, tener el entrenamiento CRM aplicable, las licencias con MCC. Desde el punto de vista técnico, deberá estudiarse la ergonomía en los mandos de la cabina y se necesitará una Non-Technical Objection del TC Holder.

En caso de rotación o cambio de tripulaciones de las aeronaves, ¿hay que hacer alguna gestión relacionada con la aprobación? Muchas gracias,

Actualmente las aprobaciones RVSM se otorgan sin especificación de la tripulación. Por lo tanto, en el ámbito de operaciones NCC no es necesario notificar cambio de tripulantes para la misma aprobación RVSM. Si se dispone de alguna aprobación otorgada anteriormente donde se recogía la tripulación designada, se puede solicitar a AESA reemisión de la aprobación sin dicha información especificada.

En el caso del paracaidismo al ser una operación no comercial ¿estaría clasificada cómo una operación de alto riesgo? ¿podrían operar aeronaves de otros países?

N/A

¿Se pueden usar Tripulantes de Cabina de pasajeros para tareas relacionadas con la seguridad de las operaciones en operaciones NCC con aeronaves de menos de 19 asientos certificados?



El punto ORO.CC.100 del reglamento 965/2012 establece la obligatoriedad de llevar TCPs a bordo únicamente para operaciones con aviones con MOPCS de más de 19. No obstante, si un operador desea llevarlos a bordo puede hacerlo cumpliendo con los requisitos establecidos en ORO.CC sección 1, así como desarrollando los procedimientos operativos adecuados.

Se considera tripulante de cabina de pasajeros al miembro de la tripulación designado por un operador para llevar a cabo tareas relacionadas con la seguridad de los pasajeros y del vuelo durante las operaciones, y que deberá estar debidamente cualificado.

Los aspectos relacionados con el cabin crew attestation se pueden consultar en la parte CC (anexo V) del reglamento (UE) nº 1178/2011. En concreto el punto CC.CCA.105 establece que el CCA se emite con validez ilimitada y será válido a menos que:

- Sea suspendido/revocado por la Autoridad competente
- El titular no ejerza sus privilegios durante un periodo de 60 meses en, al menos, un tipo de avión.

¿Existen incompatibilidades para el empleo de Tripulantes de Vuelo alternado su operación entre un operador NCC y otro operador diferente con un AOC?

Para dar respuesta a esta cuestión hay que tomar como base el punto ORO.FC.100 (e) que hace referencia a requisitos de la parte ORO.FC y las partes relevantes al mantenimiento de la Licencia de ORO.FCL.

Desde el punto de vista de la formación el operador NCC tiene tener en cuenta el punto ORO.FC.120 en el cual se pide que el un tripulante que cambia de operador reciba un OCC. A este respecto, si el tripulante mantiene la formación recurrente y experiencia en vigor del operador NCC mientras también realiza operaciones en otro operador, se puede considerar que no ha cambiado de operador, por lo que no sería necesario repetir un OCC cada vez que haya realizado operaciones en otra organización, pero habría que instaurar medidas para mitigar los riesgos que pudiera que pudiera generar una falta de conciencia situacional por parte del piloto. El operador NCC también debe tener en cuenta el punto ORO.FC.140 con los requisitos que tiene que cumplir el tripulante para operar en más de un tipo o variante. De igual modo se tienen que definir medidas o restricciones para garantizar la seguridad en estos cambios.

El punto ORO.FC.100 también indica que el operador tiene que ser consciente de la actividad y los descansos que el tripulante realiza en otros operadores a fin de tenerlo en cuenta para realizar sus programaciones de actividades y descansos. Esto aplica tanto a las programaciones previstas como los cambios que pueda sufrir la programación durante la ejecución de la misma. Lo que implica que el operador NCC debe tener definidos procedimientos para la comunicación y control de las actividades realizadas por los tripulantes en otros operadores a fin de que sus operaciones cumplan con los límites de actividades y descansos definidos en su MO como resultado de las medidas para mitigar la fatiga de acuerdo al ORO.GEN.200

Teniendo en cuenta los puntos anteriores y considerando el hecho de que un tripulante éste operando de forma alternativa en varios operadores diferentes, con flotas probablemente diferentes y con procedimientos diferentes, el operador NCC tiene analizar los peligros asociados a los cambios de operador y flota y definir los procedimientos y requisitos de formación, en caso de así determinarlo, para mitigar dichos peligros de acuerdo al ORO.GEN.200.