Agencia Estatal
de Seguridad Aérea

Transferencia del Control Operacional de la Aeronave

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
AESA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

INFORMACIÓN PÚBLICA

INFORMACIÓN PÚBLICA

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	**Fecha de APLICABILIDAD**	**MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO**
01	Desde publicación	Primera Edición

REFERENCIAS	
Reglamento (UE) 2018/1139	Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (CE) nº 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) nº 552/2004 y (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo.
Reglamento (UE) nº 1178/2011	Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
Reglamento (UE) n.º 965/2012	Reglamento (UE) n.º 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
Reglamento (UE) No 1321/2014	Reglamento (UE) No 1321/2014 de la Comisión de 26 de noviembre de 2014 sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas
Resolución de 25 de febrero de 2022	Resolución de 25 de febrero de 2022, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se emite un método alternativo de cumplimiento de conformidad con lo establecido en el CAMO.A.305 c) del Reglamento (UE) n.º 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas, en lo que respecta a los requisitos que deben demostrar los responsables de seguridad.
AMC, GM	Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Annex Vc (Part-CAMO) to Commission Regulation (EU) No 1321/2014
Reglamento (UE) nº 83/2014	Reglamento (UE) nº 83/2014 de la Comisión, de 29 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) nº 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	**DESCRIPCIÓN**
AOC	Certificado de operador aéreo
ATO	Organización de entrenamiento aprobado
CAMO	Organización de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad
COE	Certificado de Operador Aéreo Especial
DLPA	División de Licencias al Personal Aeronáutico
FTL	Limitación en tiempo de vuelo
HT	Jefe de formación
NCC	Operaciones no comerciales con aeronaves complejas (NCC)
NCO	Operaciones no comerciales con aeronaves distintas de las propulsadas complejas NCO
SFHT	Servicio de Formación en Habilitaciones de Tipo
SPO	Operaciones de trabajos aéreos
TRI	Instructor de habilitación de tipo

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 5

2. OBJETO Y ALCANCE 6

3. DEFINICIONES 6

4. TRANSFERENCIA DEL CONTROL OPERACIONAL DE LA AERONAVE 6

4.1. Proceso formal de solicitud desde la ATO al operador que cede la aeronave para entrenamiento 6

4.2. Proceso de aprobación de la aeronave por parte de la ATO 6

4.3. Proceso de devolución de la aeronave al operador solicitado. 7

4.4. Procesos intermedios de coordinación entre ambas organizaciones 7

5. FORMATOS A UTILIZAR 8

6. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN/REVISIÓN 9

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

1. INTRODUCCIÓN

Conforme a lo establecido en el ORO.GEN.110 del Reglamento (UE) 965/2012 y en el Anexo V del Reglamento base, cualquier operador que realice un vuelo debe ser responsable del mismo. Así mismo, señala la norma que dicho vuelo deberá realizarse bajo los procedimientos establecidos en el manual de operaciones de la organización y que el operador establecerá y mantendrá un procedimiento para ejercer el control operacional bajo los términos de su aprobación.

Teniendo en cuenta que los vuelos de ATO han de llevarse a cabo bajo requisitos NCC o NCO y que los requisitos de la parte ORO del citado Reglamento también afecta a las partes NCC y NCO, el citado ORO.GEN.110 también obliga a las ATOs. Como consecuencia de lo anterior cuando una ATO lleve a cabo un entrenamiento en vuelo, deberá acreditarse que tiene el control operacional del mismo.

Entenderemos por control operacional el ejercicio de responsabilidad en el inicio, continuación, finalización o desviación de un vuelo en interés de la seguridad. Entre estas responsabilidades tenemos:

- ☑ Planificación de vuelo
- ☑ Que la operación se realice dentro de las especificaciones de la ATO
- ☑ Que se dispone a bordo de toda la documentación necesaria
- ☑ Que se cumplen requisitos FTL
- ☑ Que la composición de la tripulación es correcta
- ☑ Que la aeronave es aeronavegable y dispone de todos los equipos necesarios
- ☑ Que se realizan las comprobaciones previas al vuelo (inspección pre-vuelo, preparación de cabina.)
- ☑ Notificación de sucesos
- ☑ Conservación de registros

Hay que señalar que las aeronaves utilizadas en las ATOs pueden estar incluidas en distintas aprobaciones (AOC, COE, SPO, particulares...). No obstante, independientemente de cuál sea la característica de la organización que cede la aeronave, los requisitos que debe cumplir la ATO son los mismos.

A efectos prácticos, entendemos que todas las ATOs deberían incluir en sus manuales un procedimiento de transferencia de control operacional o en su caso, si se tratara de algo puntual deberá establecerse un contrato que incluya todos los puntos.

En cualquier caso, la cesión del control de cualquier aeronave a una ATO deberá estar aprobado por parte de la Autoridad responsable de supervisar al operador.

A continuación, se incluye el procedimiento que deberá adoptarse por parte de las ATOs y un acuerdo base que deberá ser firmado por ambos operadores cuando se lleve a cabo una cesión del control operacional.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

Desde la Autoridad podrá requerirse esta documentación durante las inspecciones a auditorías que se lleven a cabo.

2. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de este documento es estandarizar el proceso de transferencia de control operacional de las aeronaves entre ATO y Operador.

Este documento pertenece a DLPA/SFHT

3. DEFINICIONES

Serán de aplicación las definiciones y conceptos incluidos en el apartado Referencias de este documento.

4. TRANSFERENCIA DEL CONTROL OPERACIONAL DE LA AERONAVE

El procedimiento de cesión de la aeronave del operador a la ATO recogerá los siguientes aspectos:

4.1. Proceso formal de solicitud desde la ATO al operador que cede la aeronave para entrenamiento

- Se debe especificar en los manuales el procedimiento a seguir para realizar la solicitud:
  - ☑ Solicitud de aeronave (responsable, medio)
  - ☑ Confirmación de disponibilidad
  - ☑ Notificación a AESA mediante "Notificación curso ATO"
  - ☑ Comprobar que el MO de la ATO incluye a la aeronave, en caso contrario hay que incluirla.

4.2. Proceso de aprobación de la aeronave por parte de la ATO

- Definir la figura responsable de la verificación que en cualquier caso debe ser el HT
- Verificación de idoneidad de la aeronave para las condiciones de entrenamiento por parte del personal técnico de la ATO de los siguientes requisitos:
  - ☑ La aeronave es controlada por una CAMO/CAO
  - ☑ El mantenimiento está cubierto por contrato de acuerdo con CAMO.A.315 (c)
  - ☑ Certificado de aeronavegabilidad (AC) y certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) en vigor
  - ☑ Programa de mantenimiento aprobado (AMP) en vigor
  - ☑ Si la aeronave pertenece a otro operador con el que tenga acuerdo, hay que comprobar que el acuerdo es válido y este acuerdo debe regular claramente el procedimiento de

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

transferencia, el procedimiento de devolución y el intercambio de información (notificación de cambios, datos de vuelo...)

- ☑ Documentos a bordo según manual y NCC.GEN.140
- ☑ Revisión positiva del TLB
- ☑ Seguro: debe cubrir el riesgo por formación
- ☑ El MO de la ATO incluye la aeronave

Esta verificación debe estar documentada por parte del personal técnico, incluyendo su nombre, fecha y firma.

- Confirmación oficial por parte del HT de que la aeronave y su equipamiento es adecuado para formación y para la realización de pruebas (ORA.ATO.135)
- Aceptación de la verificación por parte del TRI. Desde ese momento, el TRI es responsable de la operación segura de la aeronave. En fusión de los procedimientos y programa aprobados por la ATO.
- La aeronave solo puede usarse para formación a partir de este momento

4.3. Proceso de devolución de la aeronave al operador solicitado.

- Definir la figura responsable de la devolución de la aeronave
- El formato de devolución de la aeronave debe recoger los siguientes puntos y debe incluir el nombre, ficha y firma del responsable de la verificación:
  - ☑ Todos los vuelos efectuados han sido registrados en el TLB
  - ☑ No se han introducido cambios en los sistemas o configuración de la aeronave
  - ☑ Cualquier defecto o avería ha sido notificada a la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad
  - ☑ Se adjunta copias para el operador de cualquier notificación de sucesos relacionada con los vuelos efectuados con la aeronave
  - ☑ Inspección exterior e interior satisfactorio

4.4. Procesos intermedios de coordinación entre ambas organizaciones

- Formación en TLB para los TRI (estandarización)
  - ☑ Manejo y cumplimentación de los registros técnicos de mantenimiento de la aeronavegabilidad (M.A.305/307)
  - ☑ Notificación de eventos relevantes al HT (por ejemplo, tiempos de inactividad)
  - ☑ Procedimientos para comunicar deficiencias y tiempos de funcionamiento al titular (operador) y CAMO
  - ☑ Notificación de eventos según M.A.202
- Formación en responsabilidades del personal técnico de la ATO que debe asumir “funciones de operador” según M.A.201 (parte M), según corresponda y en función de su posición en la relación ATO-CAMO.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

5. EJEMPLOS DE FORMATOS A UTILIZAR

A efectos de estandarizar la documentación asociada al procedimiento de transferencia del control operacional de la aeronave se han editado dos formatos a modo de plantillas de ejemplo. Cada ATO podrá adoptar su propio formato siempre y cuando recoja todos los puntos indicados en el procedimiento anteriormente señalado.

- Formato Acuerdo de transferencia de control operacional

Logo de la ATO	ACUERDO TRANSFERENCIA CONTROL OPERACIONAL	Edición 1.0

Mediante este documento el operador con número de aprobación… (ES-AOC. COE. SPO…) que dispone de aeronaves que están en condiciones de aeronavegabilidad según la normativa vigente, acuerda con la ATO con identificación *Haga clic o pulse aquí para escribir texto.* ; la cual está en posesión de todas las certificaciones y aprobaciones solicitadas por la autoridad competente necesarias para la realización de los cursos y habilitaciones incluido en su certificado ATO nº *Haga clic o pulse aquí para escribir texto.*; la cesión del control operacional de las matrículas que, a continuación, se detallan, para la realización de entrenamiento en las aeronaves para completar la formación realizadas por la ATO *Haga clic o pulse aquí para escribir texto.*:

1. EC- *Haga clic o pulse aquí para escribir texto.*

Dicho entrenamiento se llevará a cabo en las siguientes fechas.

- Desde las *Haga clic o pulse aquí para escribir texto.* horas del día *Haga clic o pulsa aquí para insertar la fecha*,
- hasta las *Haga clic o pulse aquí para escribir texto.* horas del día *Haga clic o pulsa aquí para insertar la fecha*.

La ATO ha verificado que: (marcar x)

- ☐ La aeronave es controlada por una CAMO/CAO
- ☐ El mantenimiento está cubierto por contrato de acuerdo con CAMO.A.315 (c)
- ☐ Certificado de aeronavegabilidad (AC) y certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) en vigor
- ☐ Programa de mantenimiento aprobado (AMP) en vigor
- ☐ Si la aeronave pertenece a otro operador con el que tenga acuerdo, hay que comprobar que el acuerdo es válido y este acuerdo debe regular claramente el procedimiento de transferencia, el procedimiento de devolución y el intercambio de información (notificación de cambios, datos de vuelo…)
- ☐ La aeronave no tiene ninguna modificación en su configuración ni sistemas fuera de lo establecido para su uso operacional por el propio fabricante
- ☐ No existen diferidos
- ☐ Revisión positiva del TLB
- ☐ Seguro: debe cubrir el riesgo para formación
- ☐ El MO de la ATO incluye la aeronave

(Esta verificación debe estar documentada por parte del personal técnico, incluyendo su nombre, fecha y firma.)

Así mismo el HT certificada que la aeronave y su equipamiento es adecuado para formación y para la realización de pruebas (ORA.ATO.135).

Por el Operador	Por la ATO, el Jefe de enseñanza
D….	D…..
Firma:	**Firma:**

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web

- Formato Cancelación de acuerdo de transferencia de control operacional

Logo de la ATO	ACUERDO TRANSFERENCIA CONTROL OPERACIONAL	Edición 1.0

Con fecha *Haga clic aquí o pulse para escribir una fecha.* la ATO *Haga clic o pulse aquí para escribir texto.* deja de ser responsable del control operacional de la aeronave con matrícula EC- *Haga clic o pulse aquí para escribir texto.*

Se señala que: (marcar con x)

- ☐ Todos los vuelos efectuados han sido registrados en el TLB
- ☐ No se han introducido cambios en los sistemas o configuración de la aeronave
- ☐ Cualquier defecto o avería ha sido notificada a la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad
- ☐ Se adjunta copias para el operador de cualquier notificación de sucesos relacionada con los vuelos efectuados con la aeronave
- ☐ Se ha llevado a cabo inspección exterior satisfactoria

Por la ATO, el Jefe de enseñanza	Por el Operador
D....	D.....
Firma:	**Firma:**

6. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN/REVISIÓN

Primera edición de este documento.

Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web