

GUIA PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE MATRÍCULAS

G-CSOC-GESMAT

© AESA

AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

Este documento se acoge al amparo del Derecho de la Propiedad Intelectual. Quedan reservados todos los derechos inherentes a que ampara la Ley, así como los de traducción, reimpresión, transmisión radiofónica, de televisión, Internet (página web), de reproducción en forma fotomecánica o en cualquier otra forma y de almacenamiento en instalaciones de procesamiento de datos, aun cuando no se utilice más que parcialmente.

Cualquier copia impresa o en soporte informático, total o parcial de este documento se considera como copia no controlada y siempre debe ser contrastada con su versión vigente en la web.

ÍNDICE

| | | |
|-----------|--|----------|
| 1. | OBJETO DE ESTA GUÍA | 2 |
| 2. | PAUTAS PARA LA APROBACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE MATRÍCULAS ... | 2 |
| 3. | CONTENIDOS MÍNIMOS DEL PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE MATRÍCULAS DE UN OPERADOR AOC/COE | 3 |
| 3.1 | OBJETO DEL PROCEDIMIENTO | 3 |
| 3.2 | ALCANCE | 3 |
| 3.3 | DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA | 4 |
| 3.4 | DEFINICIONES | 4 |
| 3.5 | RESPONSABILIDADES..... | 4 |
| 3.6 | VERIFICACIONES PREVIAS A LA EMISIÓN/MODIFICACIÓN DEL LISTADO DE MATRÍCULAS..... | 5 |
| 3.7 | EMISIÓN/MODIFICACIÓN DEL LISTADO..... | 6 |
| 4. | ANEXO A.- FORMULARIO DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS PARA LA INCLUSIÓN DE AERONAVES EN EL LISTADO DE MATRÍCULAS DEL OPERADOR..... | 8 |

1. OBJETO DE ESTA GUÍA

El objeto de esta guía es dar pautas al respecto del contenido mínimo de un procedimiento de gestión de matrículas para operadores AOC/COE y del proceso de aprobación del mismo por AESA.

De acuerdo al Reglamento (UE) 965/2012 ORO.GEN.130 y equivalente para el COE, para permitir a un operador cambios sin aprobación previa, la autoridad deberá aprobarle un procedimiento definiendo el alcance de esos cambios y la forma en que deberán llevarse a cabo.

En base a ello AESA autoriza a los operadores a implementar un procedimiento de gestión de matrículas que permite a un operador la inclusión y exclusión de matrículas operadas bajo el Certificado de Operador Aéreo (AOC) y/o el Certificado de Operador Especial (COE) sin necesidad de modificar el/ los mismos, siempre que se atenga a lo estipulado a continuación.

2. PAUTAS PARA LA APROBACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE MATRÍCULAS

La aprobación de este procedimiento de gestión de matrículas no se dará antes de los 6 meses de operación para el caso de un AOC inicial, ni en caso de que el operador no demuestre madurez para poder gestionar la inclusión de matrículas por sí mismo; deberán tenerse en cuenta por tanto los resultados derivados de las actuaciones de PVC y de la gestión que el operador hace de sus solicitudes de modificación de AOC/COE.

La aprobación de este procedimiento requiere que el operador solicite una modificación de su AOC/COE. Este procedimiento se incorporará a la sección A3 del MO en el marco de los procedimientos para la gestión de cambios no sujetos a aprobación.

En tanto el procedimiento presentado se ajuste idénticamente a lo establecido en esta plantilla no será necesario requerir informe a la OSV en el marco de la modificación de AOC/COE que lo incorpora.

3. CONTENIDOS MÍNIMOS DEL PROCEDIMIENTO DE GESTIÓN DE MATRÍCULAS DE UN OPERADOR AOC/COE

A continuación se desarrollan los contenidos mínimos que debe incorporar el procedimiento de gestión de matrículas para recibir la aprobación por parte de AESA.

3.1 OBJETO DEL PROCEDIMIENTO

El objeto de este procedimiento es el de establecer un sistema para la inclusión y exclusión de matrículas operadas bajo el Certificado de Operador Aéreo (AOC) y/o el Certificado de Operador Especial (COE) de un operador sin necesidad de modificar el/ los mismos, gestionando las matrículas a través de un listado que deberá firmarse cada vez que sea modificado.

Este procedimiento se desarrolla para el AOC en base a lo establecido en el requisito ORO.GEN.130 c) del Anexo III del Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre, en adelante *Air OPS*, y para el COE en base al TAE.ORO.130 c) del Anexo III al Real Decreto 750/2014 de 5 de septiembre.

Este procedimiento es un documento externo al Manual de Operaciones asociado a la Parte A sección 3 y sujeto a aprobación tanto inicial como para modificaciones posteriores.

Nota: En lugar de ser un documento externo al MO podría desarrollarse el procedimiento dentro de la sección A 3 del MO

3.2 ALCANCE

En aplicación de este procedimiento, se permitirá incluir/excluir aeronaves del listado de matrículas operadas bajo el AOC/COE de un operador dentro de una determinada especificación de operación.

El AOC/COE debe estar aprobado por la AESA y en vigor, y este procedimiento debe estar aprobado por la AESA y en vigor.

Si la aeronave a incluir no se ajusta íntegramente a alguna de las especificaciones del AOC/COE o a lo establecido en el presente procedimiento, deberá solicitarse a la AESA la modificación del AOC o el COE para la inclusión de la nueva matrícula.

3.3 DOCUMENTACIÓN DE REFERENCIA

- Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre
- Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre
- Reglamento (UE) 748/2012 de la Comisión de 3 de agosto
- Reglamento (UE) 1321/2014 de la Comisión de 26 de noviembre
- Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles.
- Real Decreto 750/2014 de 5 de septiembre por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.

3.4 DEFINICIONES

- **Certificado de operador:** documento expedido a un operador aéreo por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el que se acredite que posea capacidad profesional y la organización necesarias para garantizar la operación de aeronaves en condiciones seguras para las actividades aeronáuticas especificadas en el mismo. Las operaciones de transporte aéreo comercial se realizarán bajo un AOC y las de lucha contra incendios y salvamento y rescate bajo un COE.
- **Tipo/clase y variante de Aeronave:** se entenderá por tipo/clase y variante lo recogido en la columna "Model/Name" del EASA Type rating and endorsement list" y su nota explicativa asociada, basada en lo establecido en Reg. 1178/2011 y Reg. 748/2012 y modificaciones posteriores. Para aeronaves con habilitación de clase, se considerarán además tipos diferentes cuando el fabricante sea diferente.
- **Especificaciones de Operación (Operation Specifications):** Páginas incluidas en el certificado de aprobación (AOC o COE) donde se incluyen las flotas aprobadas para el operador con las condiciones de operación autorizadas. En cada especificación de operación se incluye, entre otras, información relativa al área de operación, transporte de carga y/o pasajeros (sólo para AOC), operaciones autorizadas (sólo para el COE (LCI, SAR)) y limitaciones.

3.5 RESPONSABILIDADES

El responsable nombrado por el operador deberá disponer de los certificados digitales de forma electrónica que le permitan acceder a la herramienta de AESA (SIPA) y tendrá la responsabilidad de la correcta ejecución y cumplimiento de este procedimiento interno una vez aprobado por la AESA, y además será el interlocutor válido ante ella.

Ejemplo de asignación de responsable:

El responsable nombrado por(nombre del operador) será D.

En caso de ausencia de D., el responsable nombrado será D.

Los responsables de las comprobaciones previas a realizar para la inclusión de la nueva aeronave, según el anexo A, "Formulario de cumplimiento de requisitos para la inclusión de aeronaves en el Listado de

Matrículas del Operador”, serán el Responsable de Operaciones en vuelo, el Responsable de Entrenamiento de tripulaciones y el Responsable de Mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO que gestiona la aeronavegabilidad de la/s aeronave/s a incluir.

3.6 VERIFICACIONES PREVIAS A LA EMISIÓN/MODIFICACIÓN DEL LISTADO DE MATRÍCULAS

A continuación se detallan las verificaciones a realizar previas a la inclusión de una nueva aeronave;

- a. El operador no tiene constancia, con la información de la que dispone, de que la matrícula en cuestión esté en otro operador.
- b. Se dispone de un certificado de matrícula en el que figure como propietario/arrendatario el operador, o de una autorización temporal de utilización de la matrícula en cuestión emitida por AESA en base a lo dispuesto en el artículo 28.4 del Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves o de una autorización de arrendamiento “dry lease in” o de un contrato de operación que designe al operador como operador autorizado de la aeronave en cuestión (esta última opción sólo para COE).
- c. La aeronave cumple con todos los requisitos asociados a la especificación de operación indicada en el AOC/COE para el tipo/clase/variante en la que se va a incluir la nueva matrícula. Asimismo, para el caso de AOC, el operador ha obtenido para esta matrícula las correspondientes aprobaciones operacionales.
- d. Se cuenta con, y se ha analizado, toda la documentación del fabricante aplicable a la aeronave (RFM, AFM etc.) teniendo en cuenta su impacto en los procedimientos operacionales del operador.
- e. Los procedimientos de más de un tipo/variante definidos en el Manual de Operaciones en términos de entrenamiento/verificación/experiencia reciente según ORO.FC.240 ó TAE.ORO.FC.LCI.240/ TAE.ORO.FC.SAR.240 y sus AMC/GM, cubren las necesidades de la/s aeronave/s a incluir.
- f. El entrenamiento necesario para la/s aeronave/s a incluir está cubierto con los programas de entrenamiento que el operador tiene recogidos en la parte D de su Manual de Operaciones. Téngase en cuenta que en el marco de los entrenamientos de conversión y periódico, o de diferencias/familiarización, deberán cubrirse las particularidades de la/s aeronave/s respecto a las demás de las que disponga el operador dentro de la misma variante. Si la nueva matrícula requiere la modificación de los programas de entrenamiento aprobados se debe haber obtenido aprobación de esta revisión de los programas.
- g. El listado de pesos operativos está actualizado y cumple con los requisitos del AOC/COE.
- h. Se dispone de la distribución de los equipos de emergencia necesarios. En aquellas aeronaves que tengan instalada una radiobaliza de emergencia de 406MHz, estará debidamente registrada.
- i. La configuración de asientos de la/s nueva/s aeronave/s es igual o inferior a la máxima aprobada (MOPSC).
- j. Se ha actualizado la documentación del operador, incluyendo el Manual de Operaciones y sus documentos asociados, para contemplar la/s nueva/s aeronave/s. Adicionalmente, en caso de que el operador tenga aprobación para el uso de EFB (*Electronic Flight Bag*) con datos de aeronaves, deberán haberse realizado las actualizaciones pertinentes derivadas de la nueva matrícula.

- k. El operador ha obtenido la aprobación MEL que contemple dicha matrícula, cuando proceda (para AOC es obligatoria).
- l. El operador ha obtenido aprobación del programa de mantenimiento para dicha matrícula.
- m. Dispone de certificado de aeronavegabilidad y/o ARC para la matrícula a incluir en el AOC/COE según sea aplicable (operación mixta u operación exclusiva).
- n. La aeronave está incluida en el CAME y en el punto 0.2 del mismo, o documento externo asociado a esta sección del CAME, está recogido el tipo de operación que realiza dicha aeronave y es acorde con la inclusión que se pretende realizar. En caso de no disponer de CAME (únicamente válido para la inclusión en COE) se ha verificado que las aeronaves cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad establecidos en el R.D 750/2014.
- o. En caso de DRY LEASE IN de aeronave EASA, está incluida en una CAMO con alcance adecuado. En caso de DRY LEASE IN de aeronave no EASA, se está actuando de acuerdo con sujeción a lo previsto en los acuerdos AESA con la autoridad nacional de supervisión del Estado de matrícula.
- p. En el caso de AOC, la aeronave dispone del equipamiento requerido conforme a la parte CAT Subparte IDE del AIROPS y parte SPA del citado reglamento en caso de disponer de aprobaciones específicas, así como del equipamiento requerido en la regulación en materia de uso de espacio aéreo. Se ha presentado en AESA (OSV) una declaración de cumplimiento con los requisitos de equipamiento firmada por el Responsable de operaciones vuelo y el Responsable de Gestión del Mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO.
- q. En el caso del COE, la aeronave dispone del equipamiento requerido conforme a la Subparte D del Anexo IV Real Decreto 750/2014 de 5 septiembre, así como del requerido en la regulación en materia de uso de espacio aéreo. Se ha presentado en AESA (OSV) una declaración de cumplimiento con los requisitos de equipamiento firmada por el Responsable de operaciones vuelo y el Responsable de Gestión del Mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO.
- r. Se ha verificado la gestión de la aeronavegabilidad cuando la aeronave pasa de realizar operaciones AOC a operaciones COE o viceversa atendiendo a los requisitos más restrictivos.

3.7 EMISIÓN/MODIFICACIÓN DEL LISTADO.

Quando se dispone de un procedimiento de gestión de matrículas aprobado, en cada especificación de operación, en el campo Marcas de Matrícula se indica que *“El operador tiene aprobado un procedimiento para gestión interna de las matrículas operadas bajo este AOC/COE”* (según se trate AOC/COE).

La emisión/modificación del listado de matrículas sólo podrá realizarse por la/s persona/s definida/s en el punto 5, a través de la sede electrónica de la AESA y una vez se hayan realizado todas las comprobaciones descritas en el punto 6 y anexo A.

Cada vez que se realice una modificación del formato de AOC/COE, el operador firmará un nuevo listado de Matrículas para que se incluya dicha modificación del AOC/COE.

Cuando se pierda el derecho de operación de una aeronave incluida en el listado de matrículas (vencimiento del arrendamiento, del contrato de operación etc...) y por tanto esta aeronave tenga que dejar de ser operada bajo el AOC/COE del operador, ésta deberá ser eliminada de forma inmediata del listado de matrículas.

El incumplimiento de lo establecido en este procedimiento podrá conllevar la suspensión del mismo por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

4. ANEXO A.- FORMULARIO DE CUMPLIMIENTO DE REQUISITOS PARA LA INCLUSIÓN DE AERONAVES EN EL LISTADO DE MATRÍCULAS DEL OPERADOR

| FECHA: | MATRÍCULA: | AOC/COE: | | | |
|--|------------|----------|-----------|-----------|-------------|
| Formulario de cumplimiento de requisitos para la inclusión de aeronaves en el Listado de Matrículas del Operador * | | | SI | NO | N.A. |
| ¿Se encuentra la matrícula en cuestión en otro operador? | | | | | |
| ¿Se dispone de un certificado de matrícula en el que figure el operador, o de una autorización temporal de utilización de la matrícula en cuestión emitida por AESA en base a lo dispuesto en el artículo 28.4 del Reglamento del Registro de Matrícula de Aeronaves, o de una autorización de arrendamiento DRY LEASE IN para la matrícula, o de un contrato de operación que designe al operador como operador autorizado de la aeronave en cuestión (esta última opción sólo para COE)? | | | | | |
| ¿Cumple la aeronave con todos los requisitos asociados a la especificación de operación para el tipo/clase/variante en la que se va a incluir la nueva matrícula? Asimismo, en el caso de AOC ¿el operador ha obtenido para esta matrícula las correspondientes aprobaciones operacionales? | | | | | |
| ¿Se cuenta con, y se ha analizado, toda la documentación del fabricante aplicable a la aeronave (AFM, RFM, etc....) teniendo en cuenta su impacto en los procedimientos operacionales del operador? | | | | | |
| ¿Cubren las necesidades de esta matrícula los procedimientos de más de un tipo/variante definidos en el MO en términos de entrenamiento, verificación y de experiencia reciente según ORO.FC.240, TAE.ORO.FC.LCI.240, TAE.ORO.FC.SAR.240 y sus AMC/GM? | | | | | |
| ¿El entrenamiento necesario para esta matrícula está cubierto con los programas de entrenamiento que el operador tiene recogidos en la parte D de su MO? Si la nueva matrícula ha requerido la modificación de los programas de entrenamiento, ¿se ha obtenido aprobación de esta revisión de los programas? | | | | | |
| ¿Está actualizado el listado de pesos operativos de acuerdo a los requisitos del AOC/COE? | | | | | |
| ¿Se encuentra la distribución de los equipos de emergencia acorde a lo exigido en el AOC/COE? En aquellas aeronaves, que tengan instalada una radiobaliza de emergencia de 406MHz, ¿se ha registrado convenientemente? | | | | | |
| ¿La configuración de asientos de la nueva matrícula es igual o inferior a la máxima aprobada (MOPSC)? | | | | | |
| ¿Se ha actualizado la documentación del operador, incluyendo el MO y sus documentos asociados de forma que contemple la nueva matrícula? Adicionalmente, en caso de disponer de aprobación para el uso de EFB (<i>Electronic Flight Bag</i>) con datos de las aeronaves (performance, pesos etc...) ¿se han realizado las actualizaciones pertinentes asociadas a la nueva matrícula? | | | | | |

G-CSOC-GESMAT DOCUMENTACIÓN PÚBLICA

| FECHA: | MATRÍCULA: | AOC/COE: | | | |
|--|---|---|----|----|------|
| Formulario de cumplimiento de requisitos para la inclusión de aeronaves en el Listado de Matrículas del Operador * | | | SI | NO | N.A. |
| ¿Ha obtenido el operador la aprobación MEL que contempla a dicha matrícula? (obligatorio para AOC). | | | | | |
| ¿Ha obtenido el operador aprobación del programa de mantenimiento para dicha matrícula? | | | | | |
| ¿Se dispone de certificado de aeronavegabilidad y/o ARC para la matrícula a incluir en el AOC/COE según sea aplicable (operación mixta u operación exclusiva)? | | | | | |
| ¿Ha sido incluida la aeronave en el CAME, y en el punto 0.2 del mismo o documento externo asociado a esta sección del CAME, está recogido el tipo de operación que realiza dicha aeronave y es acorde con la inclusión que se pretende realizar? En caso de no disponer de CAME (únicamente válido para la inclusión en COE) ¿se ha verificado que las aeronaves cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad establecidos en el R.D 750/2014? | | | | | |
| En caso de DRY LEASE IN de aeronave EASA, ¿está incluida en una CAMO con alcance adecuado? En caso de DRY LEASE IN de aeronave no EASA, ¿se está actuando de acuerdo con sujeción a lo previsto en los acuerdos AESA con la autoridad nacional de supervisión del Estado de matrícula? | | | | | |
| En el caso de AOC ¿dispone la aeronave del equipamiento requerido conforme a la parte CAT Subparte IDE del AIROPS y parte SPA del citado reglamento, en caso de disponer de aprobaciones específicas, así como del equipamiento requerido en la regulación en materia de uso de espacio aéreo, y se ha presentado en AESA (OSV) una declaración de cumplimiento con los requisitos de equipamiento firmada por el Responsable de Operaciones Vuelo y el Responsable de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad de la CAMO? | | | | | |
| En el caso del COE ¿dispone la aeronave del equipamiento requerido conforme a la Subparte D del Anexo IV Real Decreto 750/2014 de 5 septiembre así como del requerido en la regulación en materia de uso de espacio aéreo y se ha presentado en AESA (OSV) una declaración de cumplimiento con los requisitos de equipamiento firmada por el Responsable de operaciones vuelo y el Responsable de Gestión del Mantenimiento de la aeronavegabilidad de la CAMO? | | | | | |
| ¿Se ha verificado la gestión de la aeronavegabilidad cuando la aeronave pasa de realizar operaciones AOC a operaciones COE o viceversa atendiendo a los requisitos más restrictivos? | | | | | |
| Fecha: Firma: Responsable de Operaciones en Vuelo | Fecha: Firma: Responsable de Entrenamiento a las Tripulaciones | Fecha: Firma: Responsable de Gestión de Mantenimiento de aeronavegabilidad (*) | | | |

(*) En el caso de existir aeronaves fuera de la CAMO el responsable de Mantenimiento de aeronavegabilidad se responsabilizará de que se ha verificado que éstas cumplen con los requisitos de aeronavegabilidad establecidos en el R.D 750/2014.

En el caso de estar todas las aeronaves fuera de una CAMO esta casilla deberá estar firmada por el responsable de la Actualización del listado de Matriculas