

# Guía de los certificados de operador de transporte aéreo comercial (AOC)



REGISTRO DE EDICIONES		
EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO
01	12/09/2022	Primera edición. Sustituye a A-COA-AOC-001
02	09/01/2023	Adaptar a los Reg. (UE) 2021/1296, Reg. (UE) 2021/2237 y Reg.(UE) 2022/410.
03	02/11/2023	Nuevos códigos de entrenamiento para todo el personal. Añadir consideraciones para operadores de vuelos panorámicos. Añadir subapartado sobre el pago de tasas. Modificación del área Polar al sur del paralelo S60.
04	27/06/2024	Aclaraciones sobre el formato de solicitud Corrección del nombre del Plan de Asistencia a víctimas y sus familiares.
05	14/07/2025	Aclaración de las especificaciones de operación a incluir en el Manual de Operaciones. Ampliación de información para la aprobación de entrenamiento en base. Aclaración respecto a la reducción del alcance de los certificados.
06	Desde publicación	<a href="#">Aclarar cumplimentación Anexo III y Anexo V, para las operaciones requieran equipamiento, se indicará la capacitación de la aeronave y el documento que lo justifica en # 3.5.4 y #3.5.8.</a> <a href="#">Aclarar cumplimentación del Anexo VII de la solicitud en #3.5.10.</a> <a href="#">Corrección errata en #3.7.7.</a>

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
REG. (UE) 2018/1139	REGLAMENTO (UE) Nº 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.
REG. (UE) 965/2012	REGLAMENTO (UE) Nº 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) Nº 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO.
REG. (UE) 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.
REG. (UE) 1321/2014	REGLAMENTO (UE) Nº 1321/2012 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.
FOM/2189/2010	ORDEN FOM/2189/2010, DE 7 DE JULIO, POR LA QUE SE SUSTITUYE EL ANEXO DEL REAL DECRETO 279/2007, DE 23 DE FEBRERO, POR EL QUE SE DETERMINAN LOS REQUISITOS EXIGIBLES PARA LA REALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL POR HELICÓPTEROS CIVILES. ENMIENDA 5 JAR-OPS 3.
LEY 21/2003	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA.
LEY 39/2015	LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.
RD 98/2009	REAL DECRETO 98/2009, DE 6 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA.
CO 16B	CIRCULAR OPERATIVA 16 B SOBRE LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO, MÁXIMOS DE ACTIVIDAD AÉREA Y PERIODOS MÍNIMOS DE DESCANSO PARA LAS TRIPULACIONES.
REG. (CE) 1008/2008	REGLAMENTO (CE) Nº 1008/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 2008 SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS EN LA COMUNIDAD.
RESOLUCIÓN DE 3 DE NOVIEMBRE DE 2021, DE LA DIRECCIÓN DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA	RESOLUCIÓN DE 3 DE NOVIEMBRE DE 2021, DE LA DIRECCIÓN DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, POR LA QUE SE APRUEBA EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN, AUTENTICACIÓN Y FIRMA ELECTRÓNICA DE CLAVE CONCERTADA, DENOMINADO E-SIGNATURE FOR FOREIGNERS (E4F), PARA CIUDADANOS EXTRANJEROS, PARA ACTUACIONES EN LA SEDE ELECTRÓNICA DE ESTE ORGANISMO



LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AFM	MANUAL DE VUELO
AMC	MEDIO ACEPTADO DE CUMPLIMIENTO
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA
CofA	CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD
DAEOA	DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS
DR	DIRECTOR RESPONSABLE
E4F	ESIGNATURE FOR FOREIGNERS
FSTD	SIMULADOR DE VUELO PARA ENTRENAMIENTO
FTL	LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y ACTIVIDAD
GM	MATERIAL GUÍA
MCTOM	MASA MÁXIMA CERTIFICADA DE DESPEGUE
MEL	LISTA DE EQUIPAMIENTO MÍNIMO
MO	MANUAL DE OPERACIONES
MOPSC	CONFIGURACIÓN MÁXIMA OPERATIVA DE ASIENTOS DE PASAJEROS
PVC	PLAN DE VIGILANCIA CONTINUADA
STC	SUPLEMENTO AL CERTIFICADO DE TIPO
SIPA	SISTEMA INTEGRADO DE PROCESOS AERONÁUTICOS
TAWS	SISTEMA DE ADVERTENCIA Y ALARMA DE IMPACTO CON EL TERRENO
TC	CERTIFICADO DE TIPO

## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>OBJETO Y ALCANCE.....</b>	<b>8</b>
<b>2.</b>	<b>CONTENIDO DEL DOCUMENTO .....</b>	<b>8</b>
<b>3.</b>	<b>EMISIÓN AOC.....</b>	<b>8</b>
3.1	Comunicación con el interesado.....	9
3.2	Registro del solicitante previo a la solicitud de AOC .....	10
3.3	Descripción del proceso.....	12
3.4	Pago de tasas .....	13
3.5	Instrucciones para la cumplimentación del formato de solicitud .....	14
3.5.1	<i>Solicitud de aprobación AOC.....</i>	<i>15</i>
3.5.2	<i>Anexo I – Datos del operador y de los responsables propuestos.....</i>	<i>17</i>
3.5.3	<i>Anexo II – Identificación de las aeronaves y operaciones solicitadas.....</i>	<i>17</i>
3.5.4	<i>Anexo III – Aprobaciones en el Manual de Operaciones.....</i>	<i>19</i>
3.5.5	<i>Anexo IIIA – Sistema de gestión .....</i>	<i>29</i>
3.5.6	<i>Anexo IV – Solicitud de aprobación MEL.....</i>	<i>30</i>
3.5.7	<i>Anexo IVA – Solicitud de aprobación de operación fuera de los límites de la MEL pero dentro de la MMEL aplicable.....</i>	<i>31</i>
3.5.8	<i>Anexo V – Aprobaciones específicas SPA.....</i>	<i>31</i>
3.5.9	<i>Anexo VI – Declaración de cumplimiento de requisitos AOC.....</i>	<i>31</i>
3.5.10	<i>Anexo VII – Demostración de cumplimiento de requisitos de equipamiento .....</i>	<i>32</i>
3.6	Especificaciones de operación.....	35
3.6.1	<i>Modelo de aeronave y listado de matrículas.....</i>	<i>36</i>
3.6.2	<i>Áreas de operación .....</i>	<i>37</i>
3.6.3	<i>Operaciones específicas, Parte SPA .....</i>	<i>39</i>
3.7	Consideraciones.....	40
3.7.1	<i>Aprobación del responsable de contrato de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad .....</i>	<i>40</i>
3.7.2	<i>Esquemas de especificación de tiempo de vuelo .....</i>	<i>41</i>
3.7.3	<i>Anexo 9 FCL entrenamiento en base.....</i>	<i>41</i>
3.7.4	<i>Uso de aeronaves listadas en un AOC (ORO.GEN.310 y ORO.AOC.125).....</i>	<i>42</i>
3.7.5	<i>Bases de operaciones.....</i>	<i>42</i>
3.7.6	<i>Posibles alivios a los requisitos .....</i>	<i>43</i>
3.7.7	<i>Operadores de vuelos A-A o panorámicos.....</i>	<i>46</i>
<b>4.</b>	<b>PRE-SOLICITUD DE EMISIÓN INICIAL DE AOC.....</b>	<b>46</b>
<b>5.</b>	<b>SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN DEL AOC .....</b>	<b>47</b>
5.1	Descripción del procedimiento de solicitud .....	48
5.2	Instrucciones para la cumplimentación del formato para modificación de AOC.....	48
<b>6.</b>	<b>SOLICITUD DE APROBACIÓN DE CAMBIO EN EL MANUAL DE OPERACIONES .....</b>	<b>48</b>

6.1	Descripción del procedimiento de solicitud .....	48
6.2	Instrucciones para la cumplimentación del formato de aprobación de cambio en el manual de operaciones.....	49
<b>7.</b>	<b>NOTIFICACIÓN DE CAMBIO .....</b>	<b>49</b>
7.1	Instrucciones para la cumplimentación del formato de notificación de cambio .....	49
7.2	Reducción de alcance de los certificados y/o aprobaciones .....	50
<b>8.</b>	<b>SUPERVISIÓN .....</b>	<b>50</b>
<b>9.</b>	<b>CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN .....</b>	<b>51</b>

## 1. OBJETO Y ALCANCE

De acuerdo a lo establecido en el artículo 5.1 del Reglamento (UE) 965/2012, y lo recogido en el punto ORO.AOC.100(a), para la realización de operaciones de Transporte Aéreo Comercial es necesario disponer de un Certificado de Operador Aéreo (AOC), emitido por la autoridad competente.

De acuerdo a los requisitos mencionados, el operador solicitante de un AOC deberá demostrar a la autoridad competente, entre otras cosas, que cumple con los requisitos establecidos en el Reglamento 2018/1139, en la Parte ORO, Parte CAT y Parte SPA.

## 2. CONTENIDO DEL DOCUMENTO

El objeto de esta guía es informar de los procesos que conducen a la emisión inicial del Certificado de Operador Aéreo (AOC) para la realización de operaciones de Transporte Aéreo Comercial con avión y helicóptero, así como a la tramitación de modificaciones a éstos y las actividades de supervisión/vigilancia continuada de los mismos.

Igualmente se incluye información con respecto a la tramitación de los cambios que no afectan a las especificaciones operacionales, incluyendo las tareas que corresponden tanto a la notificación de cambios que no requieran aprobación previa, como aquellas modificaciones que sí la requieran.

Las siguientes aprobaciones quedan fuera del ámbito del presente procedimiento:

- Métodos alternativos de cumplimiento (AltMoC), las solicitudes se dirigirán a la división o servicio al que se solicita la exención.
- Exenciones, las solicitudes se dirigirán a la división o servicio al que se solicita la exención.
- Acuerdos de código compartido, las solicitudes se dirigirán al Servicio de Permisos Comerciales de Tráfico Aéreo.
- Acuerdos de arrendamiento de aeronaves, las solicitudes se dirigirán al Servicio de Análisis Económico del Transporte Aéreo.

Todas las aprobaciones, al igual que el resto del contenido del AOC, estarán incluidas en el Manual de Operaciones, el cual será revisado cada vez que sea necesario incluir o enmendar una aprobación.

Todos los formatos nombrados en esta guía se pueden encontrar publicados en la sede electrónica de AESA, <https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/>.

## 3. EMISIÓN AOC

Previo a la presentación de una solicitud inicial de AOC se recomienda que el operador realice una pre-solicitud, que recoja los detalles técnicos de las operaciones propuestas, ver apartado 4.



### 3.1 Comunicación con el interesado

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha desarrollado e implantado sistemas electrónicos que permiten relacionarse con los ciudadanos en los términos prescritos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En este contexto, algunos trámites de determinados procesos se realizan mediante sistemas electrónicos. Entre ellos se encuentran los relacionados con la aprobación y supervisión de las organizaciones que disponen de Certificado de Operador Aéreo.

Un componente fundamental de estos sistemas es el que permite la notificación electrónica que se practicará mediante comparecencia del interesado en la sede electrónica de la AESA, a través de la dirección electrónica habilitada al efecto.

Se deberá tener en cuenta que las notificaciones por medios electrónicos se entenderán practicadas en el momento en que se produzca el acceso a su contenido, Art.40, 41 y 43 de la Ley.

Adicionalmente a la notificación electrónica, se ha desarrollado un aplicativo informático que será el medio utilizado para las comunicaciones y gestiones necesarias en los procesos de alegación/subsanación de discrepancias derivadas de los procesos de aprobación e inspección (SIPA).

El aplicativo permite a los usuarios autorizados, según **A-DSC-ORGA-01**, que sean designados por cada organización, el acceso al área de consulta de discrepancias en los expedientes notificados por AESA, así como presentar, a través de esta aplicación, las alegaciones a las constataciones, propuestas de subsanación de discrepancias/plan de acciones correctoras, y los documentos justificativos oportunos, tales como evidencias de cierre, todo ello en asociación con el Registro Electrónico de AESA.

En caso de desear que el personal responsable incluido en este formato sea también contacto de notificaciones de AESA, se deben incluir en el mismo aplicativo informático a través del formato **F-DSC-ORGA-01**.

Tanto la notificación electrónica como el aplicativo de gestión de discrepancias de los procesos de inspección, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 Ley 39/2015, de 1 de octubre, serán los únicos canales de comunicación de documentación a estos efectos, por lo que se recomienda a la organización establecer las personas con capacidad de acceso a estas aplicaciones según niveles de responsabilidad adecuados.

Para acceder a esta aplicación el usuario designado, deberá disponer de un certificado electrónico reconocido, de tipo personal, que le permita identificarse y realizar firma electrónica cuando sea necesario.

Una vez concedidos los permisos de acceso a la Sede Electrónica de AESA, se comunicará el alta de los usuarios en los sistemas y se podrá comenzar a utilizar la aplicación. Una vez en funcionamiento, para cualquier consulta o incidencia en el uso de la aplicación, se deberá contactar con la dirección de e-mail [cau.aesa@seguridadaerea.es](mailto:cau.aesa@seguridadaerea.es).

En el caso particular de tratarse de ciudadanos extranjeros comunitarios y no comunitarios que no dispongan del acceso para identificación, autenticación y firma en el sistema Cl@ve, podrán utilizar

el sistema *eSignature for Foreigners* (e4F) con el objeto de permitir la identificación, autenticación y firma electrónica mediante clave concertada.

Más información respecto al sistema de identificación, autenticación y firma electrónica de clave concertada de AESA para ciudadanos extranjeros en el siguiente enlace, <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/noticias/el-sistema-de-identificaci%C3%B3n-autenticaci%C3%B3n-y-firma-electr%C3%B3nica-de-clave-concertada-de-aesa>

### 3.2 Registro del solicitante previo a la solicitud de AOC

Cualquier sociedad, entidad y/o particular que desarrolle actividades sujetas a notificación o aprobación de un AOC por parte de la Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA), de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, deberá estar dada de alta en los Registros propios de la Agencia y mantener la información facilitada actualizada.

Por lo tanto, para tramitar una solicitud AOC, el solicitante debe estar previamente dado de alta como usuario de la Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA), siguiendo la guía **A-DSC-ORGA-01**, [https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/sites/aesa\\_sede/files/A-DSC-ORGA-01%20Gu%C3%ADa%20gesti%C3%B3n%20de%20altas%2C%20bajas%20y%20modificaciones%20de%20los%20usuarios%20de%20la%20DSA.pdf](https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/sites/aesa_sede/files/A-DSC-ORGA-01%20Gu%C3%ADa%20gesti%C3%B3n%20de%20altas%2C%20bajas%20y%20modificaciones%20de%20los%20usuarios%20de%20la%20DSA.pdf).

En la solicitud de alta, formato **F-DSC-ORGA-01** se incluirán, además de los datos de la organización, los representantes con capacidad de representación ante AESA, los representantes legales de la organización y los contactos para notificaciones. En la misma debe incluirse la documentación de apoderamiento. Cualquier cambio respecto a los datos anteriores deberá tramitarse mediante este procedimiento previo a realizar una solicitud ante AESA.

Las consultas relacionadas con el procedimiento de gestión de altas, bajas o modificaciones de los distintos perfiles de usuario se realizarán a través del buzón [usuariosdsa.aesa@seguridadaerea.es](mailto:usuariosdsa.aesa@seguridadaerea.es).

Más información sobre la representación ante la Administración en el siguiente enlace, <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/noticias/aesa-publica-un-documento-de-ayuda-sobre-la-representaci%C3%B3n-en-la-administraci%C3%B3n-electr%C3%B3nica>.

Sin perjuicio de las instrucciones específicas incluidas en cada uno de los formatos citados en este documento se dan a continuación algunas pautas relativas a la documentación a presentar para la obtención de un Certificado de Operador Aéreo:

El operador solicitante de un nuevo AOC deberá remitir a la División de Aprobaciones y Estandarización de Operaciones Aéreas (DAEOA), de la Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA) de AESA la solicitud formal, de acuerdo con el formato **OPS-AOC-P01-F001**, a través de la Sede Electrónica de AESA, <https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/>.

La solicitud inicial de expedición de un AOC deberá presentarse, al menos, 90 días antes de la fecha prevista de inicio de operación.

La solicitud de emisión incluye la siguiente documentación específica:

- Justificante de Pago de las Tasas aplicables. Las modificaciones con objeto de reducir el alcance del AOC estarán exentas de Tasas, <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/tasas/tasas>.

- Objeto de la solicitud, datos del solicitante y persona con capacidad de representación que hace la solicitud, mediante el formato **OPS-AOC-P01-F001**.
- Nombres, cualificaciones y experiencia del personal responsable propuesto del AOC; Responsable de Operaciones de Vuelo (ROV), Responsable de Entrenamiento de Tripulaciones (RET), Responsable de Operaciones de Tierra (ROT) y Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA) en caso de ser necesario, mediante el formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo I**.

El Responsable de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad se evalúa en el procedimiento de aeronavegabilidad continuada.

En el caso del Director Responsable, deberá cumplir el requisito de buena reputación, honorabilidad profesional, de conformidad al Art. 7 del Reglamento (CE) 1008/2008 de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, ver apartado 5.1.4 y Anexo II de la guía para la obtención **G-DSAOE-LEX-01**, de una licencia de explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo, presentando la declaración de honorabilidad, <https://www.seguridadaerea.gob.es/sites/default/files/G-DSAOE-LEX-01%201.0.pdf>.

- Datos de las aeronaves y operaciones propuestas, mediante presentación del **OPS-AOC-P01-F001 Anexo II**.
- Manual de Operaciones (MO) y Manuales adicionales mencionados en el mismo en los que se desarrolla contenido del MO, junto con el formato de elementos sujetos a aprobación **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III**. El MO podrá presentarse posteriormente, aunque al menos 60 días antes de la fecha prevista de inicio de las operaciones.
- El sistema de gestión y los cargos responsables del mismo; Director Responsable (DR), Responsable de Seguridad (RS), Responsable del Control de Conformidad (RCC); se incluyen en el **OPS-AOC-P01-F001 Anexo IIIA**.
- Solicitud de aprobación MEL, formato incluido en este procedimiento **OPS-AOC-P01-F001 Anexo IV**.
- Solicitud de aprobación SPA, si se requiere. En caso de solicitar aprobaciones específicas de la Parte SPA, éstas se encuentran incluidas en el formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III y Anexo V**. Se debe tener en cuenta que deben coincidir con las operaciones indicadas en el **OPS-AOC-P01-F001 Anexo II**.
- Declaración de cumplimiento de los requisitos del Reglamento (UE) 965/2012, según el formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo VI**.
- Demostraciones de cumplimiento del equipamiento de las aeronaves, formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo VII.A/H**.

Nótese que, para proceder a la resolución del procedimiento, previamente será necesario disponer de los siguientes documentos y aprobaciones:

- Aprobación del Programa de Seguridad (Security), <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/security/companias-aereas>; buzón de contacto, [seguridadprogramas.aesa@seguridadaerea.es](mailto:seguridadprogramas.aesa@seguridadaerea.es).

- Aprobación del Plan de Asistencia a Víctimas y sus familiares, en caso de requerir Licencia de Explotación, [buzonpav.aesa@seguridadaerea.es](mailto:buzonpav.aesa@seguridadaerea.es).
  - Aprobación de los Programas de Mantenimiento de las aeronaves, <https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/otros/programas-de-mantenimiento>.
- Aprobación de la MEL, <https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/aprobaci%C3%B3n-de-listas-de-equipo-m%C3%ADnimo-mel>.
- Aprobación como Organización de Gestión de Aeronavegabilidad Continuada (CAMO), <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/organizaciones/organizacion-de-gestion-de-la-aeronavegabilidad-camo>, o contrato con una CAMO aprobada, cumpliendo con el del Reg. (UE) 1321/2014.
  - Emisión de Licencia de Explotación, de conformidad con el Reglamento 1008/2008, si procede y la cual se emite al mismo tiempo que el certificado AOC, <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/licencias-de-explotacion>.

### 3.3 Descripción del proceso

Una vez enviada la solicitud, se notificará la recepción de la misma. En caso de que la solicitud no reúna los requisitos mínimos para iniciar su trámite, se comunicarán las deficiencias y se dará un plazo de diez días desde la comunicación para subsanar las faltas o aportar la documentación preceptiva. En caso de no recibir subsanación en el plazo previsto, se emitirá una resolución por desistimiento, que será comunicada al solicitante en un plazo de diez días desde su firma.

A lo largo del procedimiento se realizarán un mínimo de tres reuniones, una reunión inicial, una de seguimiento y una reunión final. En estas reuniones se requiere la presencia del Director Responsable y del resto de cargos responsables propuestos.

Se realizará una reunión inicial con el solicitante, preferentemente en las instalaciones de AESA, pero en caso necesario se podrá realizar de forma telemática, en la que se convocará al director responsable para que asista junto con los principales responsables. El objetivo es proporcionar al operador la oportunidad de exponer y argumentar con detalle sus intenciones respecto a la operación solicitada, y al equipo de actuación la de exponer las dudas generadas tras la lectura preliminar de la documentación. Como resultado, se podría trasladar al operador la necesidad de proporcionar evidencias o documentación adicional.

Durante esta reunión además se proporcionará un cronograma inicial del desarrollo del procedimiento, que incluirá una primera fecha estimada de finalización del proceso de evaluación de la documentación. Esta fecha, la cual supone una estimación, es una fecha inicial tentativa de emisión del AOC, en caso de que no hubiera no conformidades en la evaluación. En esta primera reunión se solicitará al operador que adquiera ciertos compromisos en cuanto a plazos para poder cumplir con el cronograma, por ejemplo, para proporcionar la documentación requerida en el proceso, los diferentes manuales del operador y documentación del fabricante, o la disponibilidad de las aeronaves y de las tripulaciones para realizar los entrenamientos requeridos.

Una vez iniciado el expediente, se realizará una evaluación documental en la que se revisarán los diferentes manuales para verificar el cumplimiento de todos los requisitos aplicables a la operación solicitada en la documentación aportada.

Posteriormente, se visitarán y evaluarán las instalaciones del operador para comprobar el cumplimiento de los requisitos en aquellos ámbitos en los que se considere necesario.

Formarán parte del proceso de evaluación la revisión de los diferentes responsables propuestos en la solicitud, para comprobar que satisfacen los requisitos de formación y experiencia. Para ello se evaluará la documentación aportada en la solicitud y se mantendrá una reunión con los diferentes responsables, ver guía de evaluación de cargos responsables **OPS-AOC-P01-GU02**.

En la reunión de seguimiento se realizarán los ajustes necesarios para adaptar la planificación a la evolución real del procedimiento.

Al finalizar las evaluaciones documental y física se emitirá dictamen técnico con plazo de subsanación de discrepancias de tres meses. El plazo de subsanación podrá ser objeto de prórroga a instancias del solicitante dentro del plazo de subsanación, que en caso de ser considerado viable será notificado al solicitante.

Una vez cerradas todas las discrepancias se realizará una reunión final se comprobará la idoneidad de toda la documentación para la emisión del AOC, y contará con la presencia del principal de operaciones asignado a la supervisión del nuevo certificado de AOC. Posteriormente se emitirá la resolución en la que se incluirán todas las aprobaciones asociadas al certificado y los manuales.

El certificado de operador aéreo tiene vigencia ilimitada y está sujeto a un plan de vigilancia continuada, con una tasa anual, durante el que se realizarán las auditorías e inspecciones necesarias para garantizar que se mantiene el cumplimiento de los requisitos aplicables. En caso de incumplimiento de los mismos el AOC podrá ser limitado, suspendido y/o revocado.

El AOC se otorga a un operador, y es único y común para todas las aeronaves del mismo, ya sea avión, helicóptero o ambos.

### 3.4 Pago de tasas

Previamente a la presentación de una solicitud, es necesario haber realizado el pago de tasas. Los conceptos que requieren pago de tasas son los siguientes:

- Emisión inicial o modificación del certificado AOC (tarifa 3ª). Con la excepción del caso de modificaciones que no conlleven una evaluación por parte de AESA, como por ejemplo un cambio de nombre del operador o la baja de una matrícula.
- Expedición de las siguientes aprobaciones operacionales: LVO CAT II, LVO CAT III, RVSM, MNPS y ETOPS (tarifa 4ª). Se requiere el pago de una tasa por aprobación y aeronave.

En LVO CAT II y LVO CAT III existen las siguientes salvedades:

- En el caso de inclusión de aeronaves con la misma especificación que una aprobación ya emitida, se abonará una única tasa por matrícula para ambas aprobaciones CAT II y CAT III.

- En el caso de aprobaciones CAT II y CAT III de varias aeronaves que consistan solo en modificaciones de DH/RVR de aprobaciones ya emitidas, se abonará solo una tasa de modificación de AOC.

### 3.5 Instrucciones para la cumplimentación del formato de solicitud

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea ha desarrollado e implantado sistemas electrónicos que permiten relacionarse con los ciudadanos en los términos prescritos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En este contexto, algunos trámites de determinados procesos se realizan mediante sistemas electrónicos. Entre ellos se encuentran los relacionados con la supervisión de las organizaciones que disponen de Certificado de Operador Aéreo.

Un componente fundamental de estos sistemas es el que permite la notificación electrónica que se practicará mediante comparecencia del interesado en la sede electrónica de la AESA, a través de la dirección electrónica habilitada al efecto. Entre los elementos que se notificarán electrónicamente figuran las actas de inspección que deriven de las actuaciones de inspección aeronáutica realizadas por AESA.

Se deberá tener en cuenta que las notificaciones por medios electrónicos se entenderán practicadas en el momento en que se produzca el acceso a su contenido; artículos 40, 41 y 43 de la Ley.

Adicionalmente a la notificación electrónica, se ha desarrollado un aplicativo informático que será el medio utilizado para las comunicaciones y gestiones necesarias en los procesos de alegación/subsanación de discrepancias derivadas de los procesos de inspección.

El aplicativo permite a los usuarios autorizados, según **A-DSC-ORGA-01**, que sean designados por cada organización, el acceso al área de consulta de discrepancias en los expedientes notificados por AESA, así como presentar, a través de esta aplicación, las alegaciones a las constataciones, propuestas de subsanación de discrepancias/plan de acciones correctoras, y los documentos justificativos oportunos, tales como evidencias de cierre, todo ello en asociación con el Registro Electrónico de AESA.

En caso de desear que el personal responsable incluido en este formato sea también contacto de notificaciones de AESA, se deben incluir en el mismo aplicativo informático a través del formato **F-DSA-ORGA-01**.

Tanto la notificación electrónica como el aplicativo de gestión de discrepancias de los procesos de inspección, de conformidad con lo establecido en el artículo 14 Ley 39/2015, de 1 de octubre, serán los únicos canales de comunicación de documentación a estos efectos, por lo que se recomienda a la organización establecer las personas con capacidad de acceso a estas aplicaciones según niveles de responsabilidad adecuados.

Para acceder a esta aplicación el usuario designado, deberá disponer de un certificado electrónico reconocido, de tipo personal, que le permita identificarse y realizar firma electrónica cuando sea necesario.

Una vez concedidos los permisos de acceso a la Sede Electrónica de AESA, se comunicará el alta de los usuarios en los sistemas y se podrá comenzar a utilizar la aplicación. Una vez en funcionamiento,



para cualquier consulta o incidencia en el uso de la aplicación, se deberá contactar con la dirección de e-mail [cau.aesa@seguridadaerea.es](mailto:cau.aesa@seguridadaerea.es).

### 3.5.1 **Solicitud de aprobación AOC**

Previo a presentar la solicitud se debe realizar el alta de usuarios SIPA, se tramitará según la guía **A-DSC-ORGA-01**. Se seguirá el mismo trámite para la modificación de usuarios.

En la sede electrónica se encuentra la solicitud **OPS-AOC-P01-F001** completa en formato Excel.

Cada **Anexo y Parte** de la solicitud se encuentra en una pestaña independiente del archivo.

Las celdas a cumplimentar se encuentran sombreadas en gris, el resto del documento no debe modificarse.

Se recomienda eliminar las pestañas no utilizadas del archivo para agilizar su manejo.

Se permite la duplicación de pestañas cuando se solicita una misma aprobación para más de una matrícula o se presenta el mismo entrenamiento para más de una flota.

El formato **OPS-AOC-P01-F001** debe presentarse en la sede electrónica en formato Excel sin firmar. El proceso de solicitud se completa con la firma del representante del operador en la sede electrónica.

**Apartado A.** Deberá cumplimentarse con los datos del operador. Se incluirá el nombre comercial que se utilice para la organización cuando éste sea distinto de la Razón Social; en este caso el nombre comercial también figurará en el Certificado de Operador Aéreo bajo las siglas DBA “*doing business as*”. Cuando se trate de una solicitud inicial de AOC no aplica cumplimentar la referencia del Certificado.

**Apartado B.** Se marcará el tipo de solicitud que se realiza junto con las fechas previstas en las cuales se tiene previsto la entrada en vigor de los mismos.

En caso de emisión inicial del Certificado de Operador Aéreo; la solicitud se presentará debidamente cumplimentada junto a la documentación que debe acompañarla con al menos 90 días de antelación a la fecha prevista de comienzo de las operaciones.

**Apartado C.** Se indicarán los **Anexos** cumplimentados y otras solicitudes presentadas relacionadas con el objeto de la solicitud.

En caso de solicitar aprobación o modificación de operaciones específicas de la Parte SPA, además de cumplimentar cada **Parte** del **Anexo V** correspondiente a cada una de ellas, se cumplimentará la casilla de dicha aprobación incluida en el **Anexo III**.

**Apartado D.** Se indicará y adjuntará cuanta documentación sea necesaria para justificar lo indicado en los **Anexos**, indicando el medio de presentación y en su caso la justificación para su no presentación.

Si por limitaciones de tamaño de registro electrónico, se envía documentación a través de otros medios; por ejemplo, correo electrónico o plataformas de compartición de archivos; marcar la casilla para este supuesto e indicar el medio electrónico y dirección a través de la que se envía.

En caso de presentar documentación adicional a un expediente ya abierto, éste se hará constar en la casilla “Observaciones”.

Apartado E. Deberá completarse en caso de realizar cambios no sometidos a aprobación presentados junto con una solicitud de aprobación. En el caso de tratarse exclusivamente modificaciones del Manual de Operaciones sin aprobación requerida, se presentará el formato **OPS-AOC-P01-F088** Notificación de cambio en el Manual de Operaciones, ver apartado 7.

A continuación, se indican los **Anexos** y documentación necesaria a presentar en función del objeto de la solicitud.

- Solicitud de emisión inicial del Certificado de Operador Aéreo:
  - Desde el **Anexo I** al **Anexo VII**, el **Anexo V** únicamente si se solicitan aprobaciones específicas.
  - Justificante de pago de las Tasas aplicables.
  - Plan de inicio de las operaciones que recoja el perfil del personal que iniciará las operaciones cubriendo lo relativo a la supervisión y verificación en línea. Este plan incluirá una evaluación de riesgos de seguridad operacional.
  - El Manual de Operaciones podrá presentarse con posterioridad a la solicitud de emisión inicial, al menos con 60 días de antelación a la fecha prevista del inicio de las operaciones.
- Solicitud de aprobación o modificación de las especificaciones de operación del Certificado de Operador Aéreo (AOC):
  - Desde el **Anexo I** al **Anexo V** sujetos a aprobación o modificación, junto con el **Anexo VII** en caso de operaciones no SPA con aprobación requerida que modifiquen los requisitos de equipamiento.
  - Manual de Operaciones.
  - En caso de solicitud de inicio de operación de una nueva flota, deberá presentarse a AESA un plan de inicio de operaciones que recoja el perfil del personal que iniciará las operaciones cubriendo lo relativo a la supervisión y verificación en línea. Este plan incluirá una evaluación de riesgos de seguridad operacional.
- Solicitud de aprobación de cambio de procedimientos, entrenamientos de tripulaciones y/o MEL que se establecen en el Manual de Operaciones, incluyendo la solicitud de modificación del sistema de gestión, que no requiera modificación del Certificado de Operador Aéreo:
  - Desde el **Anexo I** al **Anexo V** sujetos a modificación, junto con el **Anexo VII** en caso de modificación de requisitos de equipamiento.
  - Manual de Operaciones, Manuales adicionales y/o MEL, según sea aplicable.
- Solicitud de modificaciones que afecten al sistema de gestión:
  - **Anexo IIIA.**
  - Manual de Operaciones y/o Manual de Sistema de Gestión.
- Solicitud de modificación del Certificado de Operador Aéreo exclusivamente por cambio de datos del operador:
  - **Anexo I.**



### 3.5.2 **Anexo I – Datos del operador y de los responsables propuestos**

En la primera página del **Anexo I** se incluyen los datos del operador que aparecen en el certificado.

La guía **OPS-AOC-P01-GU02** incluye información sobre la evaluación del personal responsable en un AOC no incluido en el sistema de gestión. Se recomienda la lectura de dicho material de guía antes de presentar la solicitud de personal responsable.

En los apartados A al D del **Anexo I** se incluirán los datos del personal responsable propuesto. Para cada uno de ellos se deberá seguir las siguientes instrucciones:

1. Este formato deberá ser cumplimentado para cada uno de los componentes que integran el personal directivo de la estructura organizativa del operador, ocupando los puestos que se describen en ORO.GEN.210(b) y ORO.AOC.135(a):
  - Responsable de Operaciones Vuelo (ROV).
  - Responsable de Entrenamiento de Tripulaciones (RET).
  - Responsable de Operaciones Tierra (ROT).
  - Responsable del contrato de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad (RCGMA).

Los cargos responsables recogidos en el sistema de gestión del operador, ORO.GEN.200, se encuentran en el **Anexo IIIA** y serán evaluados como cargos de un sistema de gestión común si la organización incluye CAMO, Parte 145 o Parte 21, ver apartado 3.5.5.

Excepto para AOCs restringidos a vuelos locales, el sistema de gestión de un operador, ORO.GEN.200, debe integrar el sistema de gestión de la aeronavegabilidad continuada, CAMO.A.200, según CAMO.A.200(d). Los cargos de Director Responsable, Responsable de Seguridad y Responsable del Control de Conformidad forman parte de este sistema de gestión y serán evaluados como cargos de un sistema de gestión común.

Los requisitos que debe cumplir el Responsable del Contrato de Gestión de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA) dependerá de la naturaleza del operador. En caso de tratarse de un operador con CAMO propia requerida y que se acojan a M.A.201(e bis), los requisitos son más exigentes de acuerdo con el AMC1 ORO.AOC.135(a)(4).

2. Si se necesitara más espacio para rellenar los puntos 4 y 5 podrá adjuntarse un documento adicional siempre que se haga referencia a ello en el apartado correspondiente.
3. Deberá adjuntarse a este impreso toda la documentación acreditativa de lo expuesto en el mismo; titulaciones, experiencia, etc.
4. La solicitud de aceptación de este personal será efectuada por la persona que presenta la solicitud en nombre del operador, habiendo quedado acreditada su capacidad de representación mediante cualquiera de las formas establecidas en el artículo 5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, mediante su firma en la Sede Electrónica, responsabilizándose de la veracidad de los datos aportados.

### 3.5.3 **Anexo II – Identificación de las aeronaves y operaciones solicitadas**

En el **Anexo II** figurarán las aeronaves que se proponen incluir en el AOC. En todo caso será necesario identificar el fabricante, modelo y número de serie. Cuando se soliciten nuevas aprobaciones para

una flota ya existente en el AOC, no será necesario listar en esta tabla las aeronaves ya incluidas en el AOC para las cuales la aprobación solicitada no sea aplicable, únicamente se listarán en la tabla las aeronaves para las que se solicita la aprobación correspondiente.

Para cada grupo de aeronaves incluido en la tabla deben incluirse:

1. Fabricante y Modelo: Fabricante de la aeronave y el modelo que identificará la flota de aeronaves, que con carácter general se entenderá por el recogido en el certificado de tipo, ver apartado 3.6.1. Para cada modelo se cumplimentará una **Parte 1** del **Anexo II**.
2. Números de serie/Matrículas: Identificación individual de todas las aeronaves pertenecientes al mismo grupo definido en el punto 1.
3. Tipo de operación: Pasajeros, Carga, Otras: Panorámico A-A, dentro de área local, etc. Para operaciones de carga se cumplimentará la **Parte 2** del **Anexo II**.
4. Área de operación en la que se solicita operar, ver apartado 3.6.2. Para cada área de operación solicitada se cumplimentará una **Parte 3** del **Anexo II**.
5. Todas las aprobaciones específicas para ese modelo, ver apartado 3.6.3. Las aprobaciones específicas correspondientes a cada matrícula se deben reflejar en el Manual de Operaciones Parte B Sección 1. Para cada operación y modelo en cuestión se cumplimentará la **Parte** correspondiente del **Anexo V**.
6. Las limitaciones especiales comunes a todas las aeronaves de modelo:

Avión:

- L1 (A): Sólo VFR de día.
- L2 (A): Sólo VFR.
- L10 (A): No operar por encima de 25.000 ft.
- L11 (A): No operar por encima de 10.000 ft.
- LO (A): Otros.

Helicóptero:

- L2 (H): Sólo VFR de día.
- L4 (H): Sólo VFR.
- L10 (H): No se volará entre 10.000 y 13.000 ft por un periodo de tiempo de más de 30 min ni por encima de 13.000 ft.
- L19 (H): No se realizar operaciones de transporte aéreo comercial en alta mar en entorno hostil, HOFO.
- L23 (H): No se volar sobre el agua en un entorno hostil a una distancia de tierra equivalente a más de 10 minutos de tiempo de vuelo, a velocidad normal de crucero.
- LO (H): Otros.

Las limitaciones correspondientes a cada matrícula se deben reflejar en el Manual de Operaciones Parte B Sección 1.

El **Anexo II** incluye **Partes** específicas a cumplimentar para los siguientes casos:

- **Parte 01.** Incorporación de un nuevo modelo en el AOC.
- **Parte 02.** Realizar operaciones de carga.
- **Parte 03.** Incorporar una nueva área de operación.
- **Parte 04.** Incorporar una nueva matrícula de un modelo ya existente en el AOC.

### 3.5.4 **Anexo III – Aprobaciones en el Manual de Operaciones**

En el **Anexo III** se recogen los requisitos del Manual de Operaciones sujetos a aprobación.

#### 3.5.4.1 **Elementos del Manual de Operaciones sujetos a aprobación**

En el **Apartado A** se recogen los procedimientos y operaciones del Manual de Operaciones sujetos a aprobación.

Para cada elemento sujeto a aprobación solicitado se debe cumplimentar su **Parte** correspondiente del **Anexo III** o del **Anexo V**, en caso de que esté desarrollada.

En aquellos elementos de aprobación en los que su **Parte** correspondiente del **Anexo III** tienen requisitos de equipamiento, deben siempre cumplimentarse las tablas de **demostración de capacidad de la aeronave para realizar esa operación, indicando el documento en el que se justifica esta capacitación**.

En el caso de solicitud de emisión inicial, todos los elementos deben ser cumplimentados. En caso de no solicitar alguno de los elementos indicar N/A en la referencia del Manual de Operaciones. Se deben cumplimentar las **Partes** de los elementos solicitados.

En el caso solicitud de modificación, se cumplimentarán únicamente aquellos elementos nuevos o a modificar, debiendo cumplimentar las **Partes** de estos elementos.

En las **Partes** de aquellos elementos de aprobación en los que se solicita modificación, únicamente se cumplimentarán aquellas filas correspondientes a los requisitos relacionados con la modificación en cuestión.

Aquellos elementos que requieran aprobación por matrícula/flota/aeródromo, se debe cumplimentar una **Parte** particularizando para cada matrícula/flota/aeródromo en cuestión, indicándose la particularización en la casilla sombreada que la **Parte** correspondiente requiera, en el comienzo de la hoja y en el nombre de la pestaña.

Los elementos incluidos en el Manual de Operaciones que requieren aprobación previa por parte de AESA son los siguientes:

#### **ELEMENTOS SUJETOS A APROBACIÓN**

Código AESA para el elemento	Requisitos <sup>(4)</sup>	Elemento aprobado
1	ORO.GEN.130(c)	Procedimiento de notificación a la Autoridad.
2 <sup>(1)</sup>	ORO.GEN.130(c)	Procedimiento para gestión interna de las matrículas operadas bajo el AOC.
3 <sup>(2)</sup>	ORO.GEN.200(a)(1) ORO.GEN.200(a)(2)	Sistema de gestión. Líneas de responsabilidad y Política de Seguridad.

Código AESA para el elemento	Requisitos <sup>(4)</sup>	Elemento aprobado
4 <sup>(1)</sup>	ORO.GEN.310(a)(2)	Procedimiento para la utilización de aeronaves que figuran en un AOC por otros operadores diferente al titular del AOC, para operaciones no comerciales y operaciones especializadas, por un periodo continuo no superior a treinta días.
5 <sup>(1)</sup>	ORO.FTL.120	Gestión de riesgos de fatiga (FRM).
6 <sup>(1)</sup>	ORO.FTL.125 EU-OPS Subparte Q y normativa nacional CO16B	Esquemas de especificación de tiempos de vuelo.
7 <sup>(1)</sup>	ORO.FC.231(a) FCL Apéndice 10	Procedimientos relativos a los programas de entrenamiento basados en la evidencia; delegación de firma gestor EBT y revalidación y renovación de licencias.
8 <sup>(1)</sup>	ORO.FC.240	Procedimientos de tripulación de vuelo para operar en más de un tipo o variante.
9 <sup>(1)</sup>	ORO.CC.100(d)	Procedimiento de operaciones no comerciales con aeronaves con una MOPSC superior a diecinueve y un máximo de diecinueve pasajeros, sin un miembro operativo de la tripulación de cabina a bordo.
10 <sup>(1)</sup>	ORO.CC.250	Procedimientos de tripulación de cabina para operar en 4 tipos de aeronave.
11 <sup>(1)</sup>	CAT.OP.MPA.110	Método de establecimiento de mínimos de operación de aeródromo.
12	CAT.OP.MPA.115(a)	Aproximaciones particulares no voladas como estabilizadas.
13	CAT.OP.MPA.115(b)	Aproximaciones de no-precisión particulares no voladas con técnica CDFA para NPA.
14 <sup>(3)</sup>	CAT.OP.MPA.140(a)(2)	Operaciones de aviones bimotores de alcance extendido superiores a 120 minutos (NON ETOPS).
15 <sup>(1)</sup>	CAT.OP.MPA.145(b)	Método de establecimiento de altitudes mínimas de vuelo.
16 <sup>(1)</sup>	CAT.OP.MPA.180 CAT.OP.MPA.190	Plan de combustible/energía.
17 <sup>(1)</sup>	CAT.OP.MPA.182(d)(2)	Uso de aeródromos aislados como destino.
18 <sup>(1)</sup>	CAT.OP.MPA.200	Carga o descarga especial de combustible/energía.
19	CAT.OP.MPA.270(b)	Procedimientos de descenso por debajo de las altitudes mínimas de vuelo especificadas.
20	CAT.OP.MPA.312(c)	Uso de EVS para realizar operaciones EFVS 200.
21	CAT.OP.MPA.320(d)	Utilización de masa de aterrizaje inferior a la certificada para determinar la velocidad indicada en el umbral (VAT).
22 <sup>(1)</sup>	CAT.POL.A.240	Despegue con ángulos de alabeo incrementados (para aviones de performance clase A).
23 <sup>(1)</sup>	CAT.POL.A.245 CAT.POL.A.345	Procedimientos de <i>Steep Approach</i> (para aviones de performance clases A y B).
24 <sup>(1)</sup>	CAT.POL.A.250 CAT.POL.A.350	Operaciones de aterrizaje corto (para aviones de performance clases A y B).
25 <sup>(1)</sup>	CAT.POL.A.255 CAT.POL.A.355	Operaciones de distancia de aterrizaje requerida reducida (para aviones de performance clases A y B).
26	CAT.POL.H.225	Operaciones de Helicópteros a/desde lugares de interés público.
27 <sup>(1)</sup>	CAT.POL.H.305	Operaciones de Helicópteros sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro.
28 <sup>(1)</sup>	CAT.POL.H.420	Operaciones de Helicópteros sobre entorno hostil situado fuera de áreas congestionadas.
29	CAT.POL.MAB.100(f)	Masas para carga de pago distintas de las masas estándar para pasajeros y equipaje.

Código AESA para el elemento	Requisitos <sup>(4)</sup>	Elemento aprobado
30 <sup>(3)</sup>	SPA.PBN.100(a)(1)	Especificaciones de navegación para operaciones PBN (RNP AR APCH).
31 <sup>(3)</sup>	SPA.PBN.100(a)(2)	Especificaciones de navegación para operaciones PBN (RNP 0.3).
32 <sup>(3)</sup>	SPA.MNPS.105	Operaciones con especificaciones de requisitos mínimos de navegación MNPS (NAT HLA).
33 <sup>(3)</sup>	SPA.RVSM.105	Operaciones con separación vertical mínima reducida (RVSM).
34 <sup>(3)</sup>	SPA.LVO.100(a)	Operaciones con baja visibilidad LVO (LVTO).
35 <sup>(3)</sup>	SPA.LVO.100(c)	Operaciones con baja visibilidad LVO (SA CAT I).
36 <sup>(3)</sup>	SPA.LVO.100(b)	Operaciones con baja visibilidad LVO (CAT II).
37 <sup>(3)</sup>	SPA.LVO.100(c)	Operaciones con baja visibilidad LVO (SA CAT II).
38 <sup>(3)</sup>	SPA.LVO.100(b)	Operaciones con baja visibilidad LVO (CAT III).
39 <sup>(3)</sup>	SPA.LVO.100(c)	Operaciones con baja visibilidad LVO (EFVS).
40 <sup>(3)</sup>	SPA.LVO.100(c)	Operaciones con baja visibilidad LVO (HELI SA CAT I).
41 <sup>(3)</sup>	SPA.ETOPS.105	Operaciones de aviones bimotores de alcance extendido (ETOPS).
42 <sup>(3)</sup>	SPA.DG.105	Procedimientos para el transporte de Mercancías Peligrosas (DG).
43 <sup>(3)</sup>	SPA.NVIS.100	Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes (NVIS).
44 <sup>(3)</sup>	SPA.HHO.100	Operaciones de vuelo de helicópteros de rescate con grúa (HHO).
45 <sup>(3)</sup>	SPA.HEMS.100	Operaciones de servicio médico de emergencias con helicópteros (HEMS).
46 <sup>(3)</sup>	SPA.HOFO.105	Operaciones de helicópteros en el mar (HOFO).
47 <sup>(3)</sup>	SPA.SET-IMC.105	Operaciones de aviones monomotores de turbina en vuelo nocturno o en condiciones de vuelo por instrumentos (SET-IMC).
48 <sup>(3)</sup>	SPA.EFB.100	Carta electrónica de vuelo (EFB).
49 <sup>(3)</sup>	SPA.PINS-VFR.100(a)	Operaciones de helicópteros a un punto en el espacio (PinS) con mínimos VFR reducidos (PINS-VFR).
XX	XXXXXXXXXX	Otros: XXXXXXXXXXXX

Los elementos de la tabla señalados con (1) tienen desarrollada una **Parte** a ser cumplimentada por el operador en este **Anexo III**.

Los elementos de la tabla señalados con (2) tienen desarrollado el **Anexo IIIA** a ser cumplimentado por el operador.

Los elementos de la tabla señalados con (3) tienen desarrollada una **Parte** a ser cumplimentada por el operador en el **Anexo V**.

En caso de que en algún elemento no sea aplicable alguno de los requisitos (4) incluidos en la tabla, éste debe ser tachado.

De los elementos anteriores, un operador deberá contar al menos con las siguientes aprobaciones en su Manual de Operaciones:

- Sistema de gestión.
- Personal responsable.
- Procedimiento de notificación a la Autoridad.
- Esquema de especificación de tiempos de vuelo.
- Método de establecimiento de mínimos de operación de aeródromo.
- Método de establecimiento de altitudes mínimas de vuelo.
- Plan de combustible/energía.

Los elementos de aprobación con número desde el 28 hasta el 47, ambos inclusive, corresponden a las aprobaciones específicas de la Parte SPA, ver guía **OPS-SPA-P01-GU01**. El elemento de aprobación número 14, CAT.OP.MPA.140(a)(2), también es tratado en la guía anteriormente mencionada.

En estos casos deberá rellenarse la **Parte** correspondiente del **Anexo V**.

#### 3.5.4.2 Requisitos de entrenamiento

En el Apartado B el operador indicará los programas de entrenamiento que tiene establecidos para cada grupo de tripulantes según los tipos o variantes de aeronave que operen. Esto incluirá tanto a la tripulación de vuelo, tripulación de cabina y tripulación técnica, en función de las características del operador, así como los programas de entrenamiento para todo el personal.

Aquellos requisitos de entrenamiento que requieran aprobación por flota, se debe cumplimentar una **Parte** particularizando su numeración para cada flota en cuestión, indicándose la particularización en la casilla sombreada que la **Parte** correspondiente requiera, en el comienzo de la hoja y en el nombre de la pestaña.

Se incluirá la referencia al certificado de calificación del simulador, cuando corresponda, y la referencia al Manual de Operaciones donde se encuentre cada programa.

En el caso de solicitud de emisión inicial, todos los requisitos de entrenamiento deben ser cumplimentados. En caso de no solicitar alguno de los elementos indicar N/A en la referencia del Manual de Operaciones. Se deben cumplimentar las **Partes** de los elementos solicitados.

En caso de que en programa de entrenamiento no esté cubierto o no sea aplicable alguno de los requisitos incluidos en la tabla, éste debe ser tachado.

En el caso solicitud de modificación, se cumplimentarán únicamente aquellos requisitos de entrenamiento nuevos o a modificar, debiendo cumplimentar las **Partes** de estos elementos.

En las **Partes** de aquellos requisitos de entrenamiento en los que se solicita modificación, únicamente se cumplimentarán aquellas filas correspondientes a los requisitos relacionados con la modificación en cuestión.

En el caso de solicitud de aprobación o modificación de un entrenamiento de una operación incluida en la Parte SPA, debe tener cumplimentada su **Parte** correspondiente del **Anexo V**.

El operador debe asegurar que ha incluido en el contenido de los programas los requisitos de entrenamiento, iniciales o recurrentes, aplicables a todas sus operaciones. Los requisitos de entrenamiento inicial o recurrente de tripulaciones que se mencionan en las Partes ORO.GEN y ORO.FTL, Parte CAT y Parte SPA se entenderán incluidos en los entrenamientos de conversión o periódicos de la Parte ORO.FC, según el tipo de operación realizada.

En caso de aprobación de nuevos elementos, o modificación de los ya aprobados, la primera vez que se realice ese entrenamiento se podrá impartir de forma independiente, como pueden ser nuevas aprobaciones de la Parte SPA. Posteriormente se realizarán tal y como se encuentren especificados en la resolución recogida en el **OPS-AOC-P01-F070**, por ejemplo, en los entrenamientos conversión y periódico.

Los cursos de entrenamiento se encuentran prefijados con la siguiente numeración:

Todo el personal:

- Entrenamiento en transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. (nº90)
- Otros cursos. (nº91 al 99)

Tripulación de vuelo:

- Entrenamiento para la competencia en ruta/aeródromo. (nº100)
- Entrenamiento de conversión y verificación al operador, incluye UPRT y CRM. Puede incluir el uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se distinguirán si se realiza según la Sección 2 o según la Sección 3 de ORO.FC. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº101 al 119)
- Entrenamiento de diferencias y familiarización, equipos y procedimientos. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº120 al 139)
- Entrenamiento y verificaciones periódicas, incluye UPRT y CRM. Puede incluir el uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se distinguirán si se realiza según la Sección 2, siguiendo programas EBT o según la Sección 3 de ORO.FC. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº140 al 159)
- Entrenamiento en ambos puestos de pilotaje. Puede incluir el uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se distinguirán si la formación corresponde a avión o helicóptero. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº160 al 179)
- Entrenamiento piloto de relevo. Puede el uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. (nº180)
- Entrenamiento un solo piloto para IFR o vuelo nocturno. Puede incluir uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº181 al 199)



- Curso de mando, incluye CRM. Puede incluir uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº200 a 219)
- Entrenamiento inicial del operador en gestión de recursos de la tripulación (CRM). (nº220)
- Entrenamiento en base. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº221 al 239)
- Programas Alternativos de Entrenamiento y Cualificación. (nº240 al 259)
- Primer entrenamiento para operaciones SPA. Formación en las operaciones SPA impartida por primera vez en el operador una vez recibida la aprobación. La formación requerida por la operación SPA, inicial y recurrente, se incluirá en los de la Parte ORO.FC arriba indicados. (nº260 al 272)
- Otros cursos. Para otros cursos específicos, los cuales sea imprescindible impartir fuera de los anteriormente establecidos, se añadirán en filas sucesivas. Los requisitos de formación requerida, inicial y recurrente, según las aprobaciones operacionales obtenidas, se incluirán en los de la Parte ORO.FC arriba indicados. (nº280 al 299)

#### Tripulación de cabina:

- Entrenamiento inicial. (nº300)
- Entrenamiento específico y de conversión al operador. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº310 al 319)
- Entrenamiento de diferencias. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº320 al 329)
- Entrenamiento de familiarización. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº330 al 339)
- Entrenamiento periódico. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº340 al 349)
- Entrenamiento de refresco. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº350 al 359)
- Curso de sobrecargo. (nº360)
- Entrenamiento para operaciones con un único tripulante de cabina de pasajeros. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº370-379)
- Otros cursos. Para otros cursos específicos, los cuales sea imprescindible impartir fuera de los anteriormente establecidos, se añadirán en filas sucesivas. (nº380 al 399)

#### Tripulación técnica:

- Entrenamiento inicial. (nº400)



- Entrenamiento de conversión y verificación al operador. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº410 al 419)
- Entrenamiento de diferencias. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº420 al 429)
- Vuelos de familiarización. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº430 al 439)
- Entrenamiento y verificaciones periódicas. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº440 al 449)
- Entrenamiento de refresco. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº450 al 459)
- Primer entrenamiento para operaciones SPA. Formación en las operaciones SPA impartida por primera vez en el operador una vez recibida la aprobación. La formación requerida por la operación SPA, inicial y recurrente, se incluirá en los de la Parte ORO.FC arriba indicados. (nº460 al 462)
- Otros cursos. Para otros cursos específicos, los cuales sea imprescindible impartir fuera de los anteriormente establecidos, se añadirán en filas sucesivas. (nº470 al 499)

A continuación, se incluye el listado de los requisitos de entrenamiento que, en función de las operaciones que se realicen, se deben incluir en los distintos cursos que se describen más arriba:

- Tripulación de vuelo:

Requisitos	Programa de Entrenamiento
ORO.GEN.110	Entrenamiento MEL.
ORO.GEN.200(a)(3)	Entrenamiento requerido para la operación en entorno con contaminación por cenizas volcánicas conocida o prevista.
ORO.FTL.250	Entrenamiento en gestión de fatiga.
CAT.GEN.MPA.140	Entrenamiento sobre PED.
CAT.OP.MPA.115	Entrenamiento sobre técnica de aproximación de no precisión (CDFA/No CDFA).
CAT.OP.MPA.140	Entrenamiento para operación extendida superior a 120 minutos, NON ETOPS.
CAT.OP.MPA.200	Entrenamiento para la carga o descarga especial de combustible/energía.
CAT.OP.MPA.250	Entrenamiento sobre deshielo y antihielo.
CAT.OP.MPA.255	Entrenamiento en hielo y otros contaminantes - procedimientos de vuelo.
CAT.OP.MPA.290	Entrenamiento en TAWS/EGPWS.
CAT.OP.MPA.295	Entrenamiento en ACAS.
CAT.OP.MPA.312(a)(3)	Entrenamiento para operaciones EFVS-200.
CAT.POL.A.205	Entrenamiento para operación en pistas contaminadas.

Requisitos	Programa de Entrenamiento
CAT.POL.A.240	Entrenamiento para despegue con ángulos de alabeo incrementados (para aviones de performance clase A).
CAT.POL.A.245 CAT.POL.A.345	Entrenamiento para aproximación de descenso pronunciado ( <i>Steep Approach</i> para aviones de performance clase A y B).
CAT.POL.A.250 CAT.POL.A.350	Entrenamiento para operaciones de aterrizaje corto (para aviones de performance clase A y B).
CAT.POL.A.255 CAT.POL.A.355	Entrenamiento para operaciones de aterrizaje con distancia requerida reducida (para aviones de performance clase A y B).
CAT.POL.A.305 CAT.POL.A.400	Entrenamiento para despegue en pistas con pendiente superior al 2% (para aviones de performance clase B y C).
CAT.POL.H.305	Entrenamiento para operaciones de Helicópteros – Sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro.
CAT.OP.MPA.126 SPA.PBN.105(b)	Entrenamiento Operaciones PBN.
SPA.MNPS.105(c)	Entrenamiento Operaciones MNPS.
SPA.RVSM.105(c)	Entrenamiento Operaciones RVSM.
SPA.LVO.120	Entrenamiento Operaciones LVO.
SPA.ETOPS.105(b)	Entrenamiento Operaciones ETOPS.
SPA.DG.105 ORO.GEN.110(j)(k)	Entrenamiento en transporte de Mercancías Peligrosas.
SPA.NVIS.130(f)	Entrenamiento y verificación Operaciones NVIS.
SPA.HHO.130(f)	Entrenamiento y verificación Operaciones HHO.
SPA.HERS.130(f)	Entrenamiento y verificación Operaciones HERS.
SPA.HOFO.170(a)	Entrenamiento y verificación Operaciones HOFO.
SPA.SET-IMC.105(c)	Entrenamiento Operaciones SET-IMC.
SPA.EFB.100(b)(3)	Entrenamiento y verificación EFB.
SPA.PINS-VFR.100(d)	Entrenamiento Operaciones PINS-VFR.
SPO.SPEC.MCF.120	Entrenamiento para vuelos de prueba de mantenimiento.

- Tripulación de cabina de pasajeros:

Requisito	Elementos cubiertos por el Programa
ORO.GEN.110(j)	Entrenamiento Mercancías Peligrosas.
ORO.FTL.250	Entrenamiento en gestión de fatiga.
CAT.GEN.MPA.140	Entrenamiento de PEDS.
CAT.OP.MPA.200	Entrenamiento para la carga o descarga especial de combustible/energía.
CAT.OP.MPA.255	Entrenamiento en hielo y otros contaminantes- procedimientos de vuelo.

- Tripulación técnica en operaciones NVIS, HHO y HEMS:

Requisito	Elementos cubiertos por el Programa
SPA.NVIS.130(f)	Entrenamiento y verificación Operaciones NVIS.
SPA.HHO.130(f)	Entrenamiento y verificación Operaciones HHO.
SPA.HERS.130(f)	Entrenamiento y verificación Operaciones HEMS.

A modo de ejemplo:

Código AESA para el elemento	Requisito	Programa de Entrenamiento	Tipo o Variante de la aeronave	Referencia al certificado de calificación del simulador	Referencia M.O.
ENTRENAMIENTOS PARA TODO EL PERSONAL					
90	ORO.GEN.110(j)	Entrenamiento en MMPP.	A320/A330/EC135T2	-	MO-D 2.5.1
ENTRENAMIENTOS DE TRIPULACIONES DE VUELO					
100	ORO.FC.105(b)(2)	Entrenamiento para la competencia en ruta/aeródromo.	GENÉRICO	A320: DK - 186A A330: DK - 186A	MO-D 2.1.6
101	ORO.FC.120 ORO.FC.220 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146	Entrenamiento de conversión y verificación al operador, incluye UPRT y CRM. (Sección 2 ORO.FC)	A320	DK - 186A	MO-D 2.1.3
102	ORO.FC.120 ORO.FC.220 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146	Entrenamiento de conversión y verificación al operador, incluye UPRT y CRM. (Sección 2 ORO.FC)	A330	DK - 186A	MO-D 2.1.3
120	ORO.FC.125	Entrenamiento de diferencias y familiarización, equipos y procedimientos.	A320	---	MO-D 2.1.4
121	ORO.FC.125	Entrenamiento de diferencias y familiarización, equipos y procedimientos.	A330	---	MO-D 2.1.4
140	ORO.FC.130 ORO.FC.230 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146	Entrenamiento y verificaciones periódicas, incluye UPRT y CRM. (Sección 2 ORO.FC)	A320	DK - 186A	MO-D 2.1.8
141	ORO.FC.130 ORO.FC.230 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146	Entrenamiento y verificaciones periódicas, incluye UPRT y CRM. (Sección 2 ORO.FC)	A330	DK - 149A	MO-D 2.1.8
160	ORO.FC.135 ORO.FC.235 ORO.FC.145 ORO.FC.146	Entrenamiento ambos puestos de pilotaje. Avión.	A320	DK - 186A	MO-D 2.1.7
161	ORO.FC.135 ORO.FC.235 ORO.FC.145 ORO.FC.146	Entrenamiento ambos puestos de pilotaje. Avión.	A330	DK - 149A	MO-D 2.1.7

Código AESA para el elemento	Requisito	Programa de Entrenamiento	Tipo o Variante de la aeronave	Referencia al certificado de calificación del simulador	Referencia M.O.
180	ORO.FC.A.201 ORO.FC.145 ORO.FC.146	Entrenamiento piloto de relevo.	GENÉRICO	A320: DK - 186A A330: DK - 186A	MO-D 2.1.7
200	ORO.FC.205 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146	Curso de Mando, incluye CRM.	A320	DK - 186A	MO-D 2.1.5
201	ORO.FC.205 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146	Curso de Mando, incluye CRM.	A330	DK - 149A	MO-D 2.1.5
220	ORO.FC.215	Entrenamiento inicial del operador en CRM.	GENÉRICO		MO-D 2.1.1
ENTRENAMIENTOS DE TRIPULACIONES DE CABINA DE PASAJEROS					
300	ORO.AOC.120(a) CC.TRA.215(a) CC.TRA.220 ORO.CC.120	Formación de la tripulación de cabina. Entrenamiento inicial.	GENÉRICO	---	MO-D 2.2.1
310	ORO.CC.125	Entrenamiento específico y de conversión al operador.	A320	---	MO-D 2.2.2
311	ORO.CC.125	Entrenamiento específico y de conversión al operador.	A330	---	MO-D 2.2.2
320	ORO.CC.130	Entrenamiento de diferencias.	A320	---	MO-D 2.2.3
321	ORO.CC.130	Entrenamiento de diferencias.	A330	---	MO-D 2.2.3
330	ORO.CC.135	Entrenamiento de familiarización.	A320	---	MO-D 2.2.4
331	ORO.CC.135	Entrenamiento de familiarización.	A330	---	MO-D 2.2.4
240	ORO.CC.140	Entrenamiento periódico.	A320	---	MO-D 2.2.5
241	ORO.CC.140	Entrenamiento periódico.	A330	---	MO-D 2.2.5
350	ORO.CC.145	Entrenamiento de refresco.	A320	---	MO-D 2.2.6
351	ORO.CC.145	Entrenamiento de refresco.	A330	---	MO-D 2.2.6
360	ORO.CC.200	Curso de sobrecargo.	GENÉRICO	---	MO-D 2.2.7
ENTRENAMIENTOS DE TRIPULACIONES TÉCNICAS					
400	ORO.TC.110 ORO.TC.115	Entrenamiento inicial.	GENÉRICO	---	MO-D 2.3.1
410	ORO.TC.110 ORO.TC.120	Entrenamiento de conversión y verificación al operador.	EC135T2	---	MO-D 2.3.2
420	ORO.TC.110 ORO.TC.125	Entrenamiento de diferencias.	EC135T2	---	MO-D 2.3.3
430	ORO.TC.130	Vuelos de familiarización.	EC135T2	---	MO-D 2.3.4
440	ORO.TC.110 ORO.TC.135	Entrenamiento y verificaciones periódica.	EC135T2	---	MO-D 2.3.5

Código AESA para el elemento	Requisito	Programa de Entrenamiento	Tipo o Variante de la aeronave	Referencia al certificado de calificación del simulador	Referencia M.O.
450	ORO.TC.140	Entrenamiento de refresco.	EC135T2	---	MO-D 2.3.6

### 3.5.5 Anexo IIIA – Sistema de gestión

En el **Anexo IIIA** se recogen los elementos correspondientes al sistema de gestión, descrito en la guía **DSA-SG-P01-GU01**.

Se deben indicar los ámbitos que incluye el sistema de gestión de la organización.

Se deben indicar los manuales implicados en la aprobación solicitada, así como la referencia y los requisitos cubiertos.

Se debe completar la lista de chequeo incluida en su totalidad en caso de aprobaciones iniciales, o en caso de modificación en aquellas partes afectadas.

En caso que el operador no disponga de CAMO, por tener un contrato con una CAMO perteneciente al mismo grupo empresarial del operador, el sistema de gestión de la CAMO contratada debe encontrarse armonizado con el del operador, según M.A.201(e bis)(5).

En caso de desear que el personal responsable incluido en este formato sea también contacto de notificaciones de AESA, se deben incluir en el mismo aplicativo informático a través del formato **F-DSC-ORGA-01**.

En los apartados A a C del **Anexo IIIA** se incluirán los datos del personal responsable propuesto. Para cada uno de ellos se deberá seguir las siguientes instrucciones:

1. El sistema de gestión de un operador, ORO.GEN.200, debe integrar los diferentes sistemas de gestión de todas las organizaciones aprobadas incluidas en la misma empresa. Los cargos de Director Responsable, Responsable de Seguridad y Responsable del Control de Conformidad forman parte de este sistema de gestión y serán evaluados como cargos de un sistema de gestión común:
  - Director Responsable (DR)
  - Responsable de Seguridad (RS)
  - Responsable de Control de Conformidad (RCC)
2. Si se necesitara más espacio para rellenar los puntos 4 y 5 podrá adjuntarse un documento adicional siempre que se haga referencia a ello en el apartado correspondiente.
3. Deberá adjuntarse a este formato toda la documentación acreditativa de lo expuesto en el mismo; titulaciones, declaraciones, experiencia, etc.
4. La solicitud de aceptación de este personal será efectuada por la persona que presenta la solicitud en nombre del operador, habiendo quedado acreditada su capacidad de representación mediante cualquiera de las formas establecidas en el artículo 5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, mediante su firma en la Sede Electrónica, responsabilizándose de la veracidad de los datos aportados.

Como referencia, se encuentra publicada la guía de evaluación de cargos responsables del sistema de gestión **DSA-SG-P01-GU02**, <https://www.seguridadaerea.gob.es/sites/default/files/DSA-SG-P01-GU02%20Ed.%2001%20Evaluaci%C3%B3n%20cargos%20responsables.pdf>.

### 3.5.6 **Anexo IV – Solicitud de aprobación MEL**

En **Anexo IV** se rellenará en caso de solicitud MEL para Organizaciones con Certificado de Operador Aéreo (AOC).

Aclaración al respecto de los cargos Responsables: De conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, el formato **OPS-AOC-P01-F001** se firma en la Solicitud General que entra por en la Sede Electrónica por el representante del operador, no siendo necesaria la firma del Responsable de Aeronavegabilidad del operador.

Documentación a adjuntar: Toda la documentación que se remita se entregará preferentemente a través de la Sede Electrónica de AESA. En caso de que por limitaciones de espacio de la plataforma no pudiera remitirse toda la documentación, dejar indicado el medio de presentación.

Aclaración al respecto de solicitud inicial de AOC: En el caso de solicitud inicial de AOC, si no se dispone de borrador MEL en el momento de presentación de la solicitud se debe indicar en el Apartado C Observaciones de la página principal del formato **OPS-AOC-P01-F001** con justificación de no poder presentarla. Posteriormente se presentará conforme a este **Anexo**.

Aclaración al respecto del Formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III y/o Anexo V**: Deberá ser cumplimentado debidamente junto con el **Anexo IV** y de manera obligatoria, en los siguientes casos:

- Solicitud de aprobación inicial de MEL, para todas las matrículas incluidas para operaciones específicas u operaciones con aprobación requerida, con las partes correspondientes a los elementos de aprobación del **Anexo III y/o Anexo V** que le sean aplicables.
- Incorporación de nuevo modelo para operaciones específicas u operaciones con aprobación requerida, con las partes correspondientes a los elementos de aprobación del **Anexo III y/o Anexo V** que le sean aplicables. Se debe completar para todas las matrículas a las que aplique.
- Incorporación de una nueva operación específica u operación con aprobación requerida, con la parte correspondiente al elemento de aprobación del **Anexo III y/o Anexo V**, para todas las matrículas a las que aplique.
- Modificación de la configuración de la aeronave, en el caso de que alguno de los nuevos equipos afecte a alguna de las operaciones específicas u operaciones con aprobación requerida y cuando algún ítem de la MEL se vea afectado.

Aclaración al respecto del Formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo VIIA/H**: Deberá ser cumplimentado debidamente, junto con el **Anexo IV**, y de manera obligatoria, en los siguientes casos:

- Solicitud de aprobación inicial de MEL, para todas las matrículas.
- Incorporación de una nueva matrícula.
- Incorporación de nuevo modelo, para todas las matrículas incluidas.

- Modificación de la configuración de la aeronave, en el caso de que alguno de los nuevos equipos afecte a alguna sección del propio formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo VIIA/H** y cuando algún ítem de la MEL se vea afectado. Únicamente las partes afectadas.

Para organizaciones sin AOC, la MEL se solicitará de acuerdo a la guía **OPS-MEL-P01-GU01** y los formatos asociados.

### **3.5.7 Anexo IVA – Solicitud de aprobación de operación fuera de los límites de la MEL pero dentro de la MMEL aplicable**

En el **Anexo IVA** se recoge la solicitud para la operación fuera de la MEL y dentro de una MMEL aplicable a las aeronaves para las que se solicita.

Se debe adjuntar la última MEL aprobada, indicando los ítems para los que se solicita la aprobación para aplicar la MMEL.

También es necesario adjuntar la MMEL en la que se basa la solicitud y las comunicaciones con el fabricante, así como las tareas y responsabilidades para el control de la operación de la aeronave y el plan para restaurar el equipamiento y volver a operar bajo la MEL aprobada.

### **3.5.8 Anexo V – Aprobaciones específicas SPA**

En el **Anexo V** se recoge la información requerida respecto a las operaciones específicas recogidas en el Reglamento (UE) 965/2012 Anexo V Parte SPA. Este anexo debe rellenarse junto con el **Anexo III**.

En las tablas de las diferentes partes del **Anexo V** se recogen los requisitos de equipamiento y específicos, en ella el operador cumplimentará:

- En Requisitos de equipamiento:
  - [Capacidad de la aeronave.](#)
  - [Documento de justificación.](#)

Para demostrar el cumplimiento [de la capacidad descrita](#) debe aportarse documentación del [AFM/TC/STC](#), donde [conste que la aeronave está capacitada](#).

- En Requisitos [de equipamiento y](#) específicos:
  - **Ref. MO:** Cuando la garantía del cumplimiento se base en las especificaciones del Manual de Operaciones, se incluirá en esta casilla la referencia más concreta posible a la ubicación en el mismo; capítulo, subcapítulo, apartado, etc.
  - **Observaciones:** en caso de aclaraciones al cumplimiento del requisito. Además de cualquier comentario que considere útil para justificar el cumplimiento o la no aplicabilidad a su caso.

### **3.5.9 Anexo VI – Declaración de cumplimiento de requisitos AOC**

En el **Anexo VI** se recoge la declaración de cumplimiento de los requisitos AOC, a los que se denomina requisitos generales.



En la tabla del **Anexo VI** se recogen los requisitos generales, en ella el operador cumplimentará la columna “Medio de Cumplimiento” del listado de requisitos normativos para cada uno de ellos de acuerdo al siguiente criterio:

- **Ref. MO:** Cuando la garantía del cumplimiento se base en las especificaciones del Manual de Operaciones, se incluirá en esta casilla la referencia más concreta posible a la ubicación en el mismo; capítulo, subcapítulo, apartado, etc.
- **Otro:** En el caso en que la prueba del cumplimiento resida en un documento diferente al Manual de Operaciones, se especificará en esta casilla la referencia del citado documento.
- **N/A. (No Aplicable):** Cuando el requisito normativo no le sea de aplicación, por las características de su aeronave o de su operación, el operador marcará esta casilla con V. Si lo considera necesario, cuando las razones no sean obvias, en la casilla contigua de “Observaciones” podrá especificar la razón por la que no le es de aplicación.

El operador incluirá en la casilla de “Observaciones” cualquier comentario que considere útil para justificar el cumplimiento o la no aplicabilidad a su caso.

Los puntos normativos que son de necesaria aprobación por parte de la Autoridad según la norma vienen marcados con asterisco (\*) en la columna de “Título”, señalando el apartado concreto. Estos puntos con necesidad de aprobación se detallan en el **Anexo III**, en el **Anexo IIIA** o en el **Anexo V**.

### 3.5.10 **Anexo VII – Demostración de cumplimiento de requisitos de equipamiento**

#### 3.5.10.1 **Demostración de cumplimiento de requisitos de equipamiento. Avión**

El objeto de este **Anexo** es demostrar que la aeronave de referencia cumple con todos los requisitos de equipamiento según la última versión en vigor del Reg. (UE) 965/2012 y demás reglamentos que le pudieran ser de aplicación para el tipo de operación a realizar.

Se cumplimentará un **Anexo** por aeronave.

Cumplimentar en primer lugar el APARTADO 1, con el estado de revisión y la fecha de la demostración de cumplimiento. Seguidamente los APARTADOS 2, 3 y 4 con los datos solicitados de la aeronave, características generales de operación y tipo de operaciones a realizar que deberán ser coherentes con lo establecido en el Manual Operaciones. Rellenar igualmente el APARTADO 5, con la información relativa a la MEL y MMEL.

A continuación, proceder con el listado de la demostración propiamente dicha. En él se recogen los diferentes puntos de la regulación que hacen alusión a requisitos de equipamiento, divididos en los correspondientes subapartados cuando sea el caso.

El listado de requisitos se ha dividido en dos apéndices, el APÉNDICE A para aquellos equipos que irán a bordo en cualquier caso, y el APÉNDICE B para los que el operador incorporará sólo si resultan de aplicación las operaciones indicadas en el mismo.

En resumen:

#### **A. EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO**

En este apartado se cumplimentarán los requisitos de la subparte CAT.IDE.A, los requisitos de la Parte-26, en caso de que el avión en cuestión esté afectado, y por otras subpartes del Anexo IV u otras Regulaciones aplicables.



- El operador deberá marcar la casilla “SI”, si el citado equipo está instalado, o “N/A” en caso de que no le sea aplicable por el tipo de aeronave; MOPSC, MTOM, etc.; operación declarada; diurna, VMC, etc.; u otros; fecha de expedición del Certificado de Aeronavegabilidad, etc.
- En caso **afirmativo**, en la casilla “MEDIO DE CUMPLIMIENTO” se deberá especificar la justificación con la que se garantiza el cumplimiento; AFM, **TC**, STC, listado de componentes, etc. Para demostrar el cumplimiento se deberá adjuntar siempre al formato la documentación a la que se hace referencia. En caso **negativo** se indicará en esta casilla la justificación de por qué no le aplica.
- La casilla “COMENTARIOS AESA” es para uso exclusivo de la Agencia.

## B. EQUIPOS REQUERIDOS PARA OTRAS OPERACIONES

Para las **operaciones PBN**, el operador indicará **los tipos de operación PBN para los que la aeronave está capacitada, indicando el documento en el que se justifica esta capacitación**.

Para las **operaciones con enlaces de datos**, el operador indicará **los tipos de servicio con los que cuenta la aeronave, indicando el medio utilizado y el documento en el que se justifica se encuentra instalado en la aeronave**.

Para demostrar el cumplimiento de los requisitos de equipamiento descritos en este APÉNDICE se deberá adjuntar siempre al formato la documentación a la que se hace referencia.

La demostración de cumplimiento del equipamiento correspondiente a operaciones sujetas a aprobación se cumplimentará en la **Parte** correspondiente a esa operación del **Anexo III** o del **Anexo V**.

### 3.5.10.2 Demostración de cumplimiento de requisitos de equipamiento. Helicóptero

El objeto de este **Anexo** es demostrar que la aeronave de referencia cumple con todos los requisitos de equipamiento según la última versión en vigor del Reg. (UE) 965/2012 y demás reglamentos que le pudieran ser de aplicación para el tipo de operación a realizar.

Se realizará un **Anexo** por aeronave.

Cumplimentar en primer lugar el APARTADO 1, con el estado de revisión y la fecha de la demostración de cumplimiento. Seguidamente los APARTADOS 2, 3 y 4 con los datos solicitados de la aeronave, características generales de operación y tipo de operaciones a realizar que deberán ser coherentes con lo establecido en el Manual Operaciones. Rellenar igualmente el APARTADO 5, con la información relativa a la MEL y MMEL.

A continuación, proceder con el listado de la demostración propiamente dicha. En él se recogen los diferentes puntos de la regulación que hacen alusión a requisitos de equipamiento, divididos en los correspondientes subapartados cuando sea el caso.

El listado de requisitos se ha dividido en dos apéndices, el APÉNDICE A para aquellos equipos que irán a bordo en cualquier caso, y el APÉNDICE B para los que el operador incorporará sólo si resultan de aplicación las operaciones indicadas en el mismo.

En resumen:

## A. EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO

En este apartado se cumplimentarán los requisitos de la subparte CAT.IDE.H, los requisitos de la Parte-26, en caso de que el helicóptero en cuestión esté afectado, y por otras subpartes del Anexo IV u otras Regulaciones aplicables.

- El operador deberá marcar la casilla “SI”, si el citado equipo está instalado, o “N/A” en caso de que no le sea aplicable por el tipo de aeronave; MOPSC, MTOM, etc.; operación declarada; diurna, VMC, etc.; u otros; fecha de expedición del Certificado de Aeronavegabilidad, etc.
- En caso **afirmativo**, en la casilla “MEDIO DE CUMPLIMIENTO” se deberá especificar la justificación con la que se garantiza el cumplimiento; AFM, **TC**, STC, listado de componentes, etc. Para demostrar el cumplimiento se deberá adjuntar siempre al formato la documentación a la que se hace referencia. En caso **negativo** se indicará en esta casilla la justificación de por qué no le aplica.
- La casilla “COMENTARIOS AESA” es para uso exclusivo de la Agencia.

## B. EQUIPOS REQUERIDOS PARA OTRAS OPERACIONES

Para las **operaciones PBN** el operador indicará **los tipos de operación PBN para los que la aeronave está capacitada, indicando el documento en el que se justifica esta capacitación**.

Para las **operaciones de vuelo sobre el agua**, se han listado los equipos o el diseño del helicóptero necesarios para volar sobre el agua en función de la performance de la operación, la distancia de vuelo sobre agua y el entorno; hostil, no hostil, despegues y aterrizajes sobre el agua, etc.

En este caso, a la hora de hacer la demostración de cumplimiento de estos equipos el operador deberá señalar una de estas tres opciones:

- **SIEMPRE**: El operador declara que el equipo en cuestión se encontrará siempre a bordo. Las exigencias para su operatividad vendrán recogidas en la MEL.
- **N/A. (No Aplicable)**: Por el tipo de operación a realizar, el operador declara no necesitar ese equipo y asume que nunca estará a bordo.
- **SOLO SI REQ**: El operador deja la puerta abierta a instalar el equipo en la aeronave cuando específicamente se requiera para la operación, de acuerdo a lo establecido en su MO.

En caso de marcar las casillas SIEMPRE o N/A, en la casilla “MEDIO DE CUMPLIMENTACIÓN / REF. MO” se incluirá la justificación de cumplimiento o la razón por la que no le aplica, según corresponda. Por el contrario, si ha marcado la casilla “SOLO SI REQ”, tendrá que indicar la referencia y la ubicación en el MO donde se detalla las instrucciones y responsabilidades en relación con la gestión de estos equipos. Para demostrar el cumplimiento se deberá adjuntar siempre al formato la documentación a la que se hace referencia.

La casilla “COMENTARIOS AESA” al igual que para el formato de equipos obligatorios es para uso exclusivo de la Agencia.

La demostración de cumplimiento del equipamiento correspondiente a operaciones sujetas a aprobación se cumplimentará en la **Parte** correspondiente a esa operación del **Anexo III** o del **Anexo V**.

### 3.6 Especificaciones de operación

Para cada especificación de operación del AOC el capítulo B.1 del Manual de Operaciones debe incluir la siguiente información de cada aeronave (se puede agrupar por aeronaves con características comunes):

- Matrícula.
- Tipo y variante.
- Motorización, especificando el modelo (variante) según su Certificado de Tipo.
- MOPSC (configuración máxima operativa de asientos de pasajeros).
- LOPA (representación gráfica de la configuración de asientos).
- Masas máximas certificadas.
- Especificaciones de operación y limitaciones.
- Tipo de operación (pasajeros, mercancías u otros).
- Áreas de operación aprobadas.
- Limitaciones por razones de equipamiento embarcado.
- Aprobaciones específicas:
  - SPA.PBN.
  - SPA.MNPS: se identificará para cada aeronave el equipamiento y capacidades vs los espacios aéreos y rutas dentro del NAT HLA por los que pueda operar.
  - SPA.RVSM.
  - SPA.LVO: se establecerá el tipo, el RVR y la DH aprobados.
  - SPA.ETOPS: se indicará el umbral ETOPS.
  - SPA.DG: se recogerá el tipo de aprobación DG autorizado.
  - SPA.NVIS.
  - SPA.HHO.
  - SPA.HEMS.
  - SPA.HOFO.
  - SPA.SET-IMC.
  - SPA.EFB.
  - SPA.PINS-VFR.
- Otras aprobaciones y capacidades de operación autorizadas, como por ejemplo PBNs no sujetas a aprobación específica.

### 3.6.1 **Modelo de aeronave y listado de matrículas**

El AOC recoge el modelo de la aeronave, que para el marco del alcance de este procedimiento y con carácter general se entenderá por tipo/clase el recogido en el certificado de tipo; por ejemplo, A330 y A350 se consideran modelos distintos, aunque compartan la anotación de licencia. No obstante, en algún caso y aun compartiendo certificado de tipo se indicarán en diferentes especificaciones de operación; poniendo por ejemplo el caso del AS350/EC130, aparecerán en especificaciones distintas el AS350 y el EC130.

En el certificado, la página de especificaciones de la operación correspondientes a cada flota recogerá todas las características de la operación aprobadas para esa flota, y solo las limitaciones comunes a todas las matrículas del modelo. Las aprobaciones o limitaciones específicas de una matrícula que se desvíen de lo indicado en la especificación de su flota se recogerán en el Manual de Operaciones, en concreto en la Parte B Sección 1, donde se deben indicar las especificaciones de operación y limitaciones asociadas para cada una de las matrículas, pudiendo realizar grupos para aquellas aeronaves con especificaciones de operación y limitaciones comunes.

El operador puede tener aprobado por AESA un procedimiento para gestionar la inclusión y exclusión de matrículas en el AOC. En este caso en cada hoja de especificación de operación, en el campo Matrícula se indicará “El operador tiene aprobado un procedimiento para gestión interna de las matrículas operadas bajo este AOC”.

Si el operador tenía previamente aprobado un procedimiento de gestión de matrículas, es necesario su modificación y aprobación para que figure que el Manual de Operaciones Parte B Sección 1 debe recoger el listado de matrículas con sus operaciones y limitaciones aprobadas.

La relación de matrículas con sus aprobaciones operacionales y limitaciones específicas a cada una estarán recogidas en la Parte B Sección 1 del Manual de Operaciones, tanto si el operador tiene un procedimiento aprobado para la gestión de matrículas como si no lo tiene, ver guía **OPS-AOC-P01-GU03**.

#### 3.6.1.1 **Nueva matrícula de un modelo ya incluido en el AOC**

Cuando el operador quiere incorporar una matrícula de un modelo ya incluido en su certificado debe haber obtenido previamente la aprobación de la MEL, mediante la presentación del **Anexo IV** del formato de solicitud.

Las aprobaciones específicas y de aquellas operaciones sujetas a aprobación asociadas a esa matrícula se solicitarán mediante la presentación del **Anexo II Parte 04** del formato de solicitud, no siendo necesario presentar las **Partes** correspondientes a esas aprobaciones incluidas en los **Anexos III y V**. Esta solicitud conlleva la aprobación de la modificación del Manual de Operaciones para incluir la nueva matrícula.

Tras esto, y si el operador tiene aprobado el procedimiento de gestión de matrículas, firmará el anexo de matrículas para incluir la matrícula en el certificado AOC.

En caso de que la matrícula no necesite obtener aprobaciones operacionales, una vez disponga de la aprobación de la MEL podrá presentar una notificación de cambio del Manual de Operaciones, y en caso de tener aprobado el procedimiento de gestión de matrículas, posteriormente firmar el anexo de matrículas.

Como resumen, la inclusión de matrículas en el AOC de un operador se realizará de la siguiente forma:

- Solicitar la aprobación de la MEL para incorporar la nueva matrícula, mediante el formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo IV**.
- Modificación del Manual de Operaciones:
  - Operadores con un procedimiento de gestión de matrículas aprobado.

Las matrículas deberán aparecer en el Manual de Operaciones Parte B Sección 1 mediante la presentación de:

    - modificación de especificaciones de operación del AOC, cuando la matrícula pertenece a un modelo no incluido en el AOC o se solicita una nueva SPA u operación con aprobación requerida;
    - modificación del MO, cuando el modelo de la matrícula ya está incluido en el AOC y disponga de una aprobación SPA u operación con aprobación requerida, que requiera aprobación por matrícula; o
    - notificación de cambio en el MO;y adicionalmente debe actualizarse el anexo de matrículas.
  - Operadores sin un procedimiento de gestión de matrículas aprobado.

Las matrículas deberán aparecer en el Manual de Operaciones Parte B Sección 1 y en el AOC, previa solicitud de modificación de AOC en todos los casos.
- Presentar la demostración de equipamiento, mediante el formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo VII** en caso de presentar una modificación, o mediante el formato **OPS-AOC-P01-F088 Anexo I** en caso de presentar notificación.

La guía **OPS-AOC-P01-GU03** detalla el procedimiento para la gestión de matrículas.

### 3.6.2 Áreas de operación

Las áreas de operación se corresponden con las regiones OACI definidas en el Doc. OACI 7030 con las siguientes salvedades:

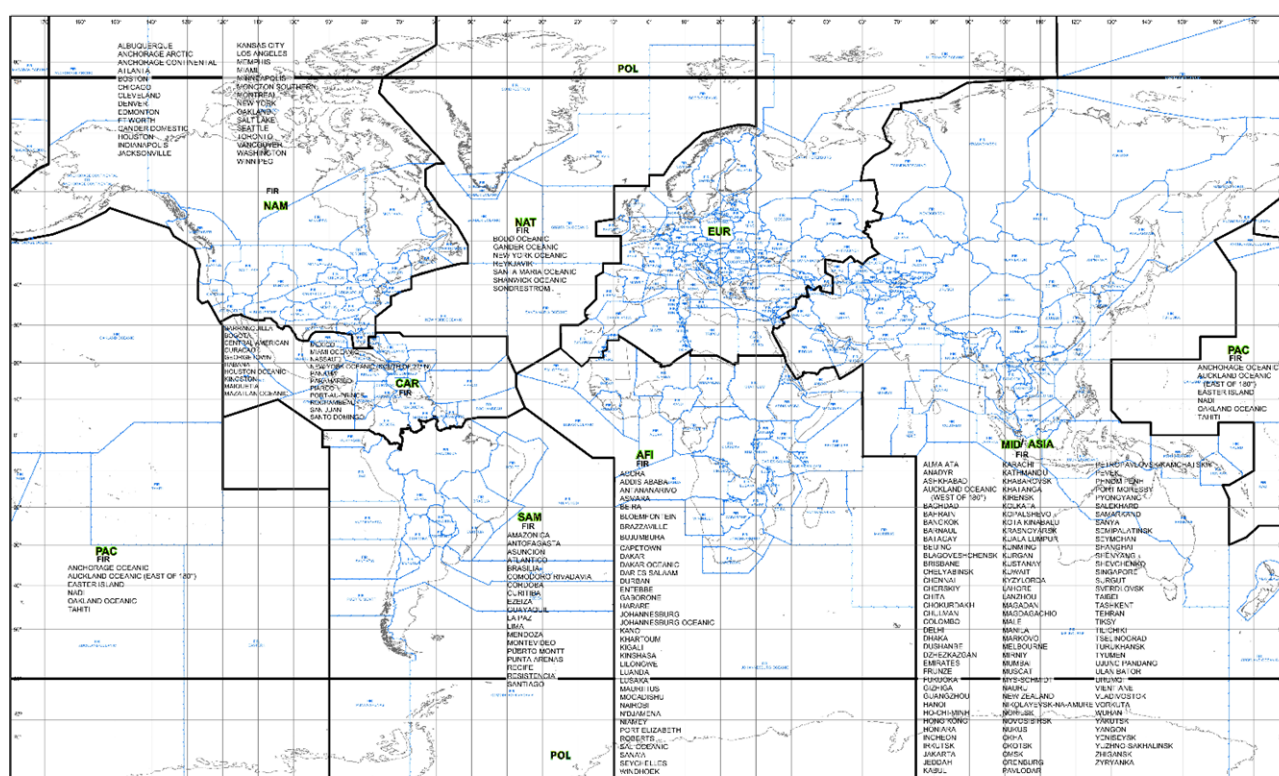
- FIR Canarias se considera en el área EUR y no en el área AFI, siguiendo el criterio del European Air Navigation Plan – Vol. I (Doc. OACI 7754).
- Las áreas que quedan al norte del paralelo N78 quedan excluidas de las áreas NAM, NAT, EUR y MID/ASIA.
- Las áreas que quedan al sur del paralelo S60 quedan excluidas de las áreas PAC, SAM, AFI y MID/ASIA.
- Se establece un área polar POL que corresponde con el área que queda al norte del paralelo N78 y al sur del paralelo S60.

Por lo tanto, las áreas de operación resultantes son:

## CÓDIGOS DE LAS ÁREAS DE OPERACIÓN

<b>AFI:</b> África-Océano Índico	<b>NAT:</b> Atlántico Septentrional
<b>CAR:</b> Caribe	<b>PAC:</b> Pacífico
<b>EUR:</b> Europa	<b>SAM:</b> Sudamérica
<b>MID/ASIA:</b> Oriente Medio/Asia	<b>POL:</b> Polar
<b>NAM:</b> Norteamérica	<b>WORLD:</b> Todo el mundo

## MAPA DE LAS ÁREAS DE OPERACIÓN



### 3.6.2.1 Criterios de aprobación de las áreas geográficas

El operador deberá recabar la regulación aplicable en toda el área de operación y establecer un sistema de vigilancia de cambios, y cumplir los siguientes requisitos, GM1 ARO.OPS.100(b) (b):

- Adecuar sus recursos y procedimientos de control operacional a las necesidades específicas de las áreas solicitadas, realizando el análisis sobre la necesidad de implantación de procedimientos específicos en las mismas.
- Comprobar que las aeronaves destinadas a la operación en las áreas solicitadas disponen de los requisitos de performance adecuados, aprobaciones operacionales necesarias y equipamiento apropiado para las condiciones particulares de dichas áreas y se ha revisado la MEL a tal efecto.



- Impartir el entrenamiento específico respecto a las áreas de operación solicitadas a todo el personal de vuelo y de tierra afectado, incluyendo meteorología y cualquier particularidad que pueda afectar a la operación en dichas áreas. Adicionalmente se debe evaluar la conveniencia de establecer requisitos de composición y experiencia de la tripulación de vuelo.
- Establecer los procedimientos para cumplir con los requerimientos propios de las áreas solicitadas, en particular teniendo en cuenta los requisitos especiales de ATC en estas áreas.
- Comprobar que los equipos de comunicaciones, navegación y vigilancia de las aeronaves se adecúan a la infraestructura disponible en las áreas solicitadas de operación.
- Comprobar la adecuación de los aeródromos a utilizar dentro de las áreas solicitadas, disponer de mapas, cartas e información relevante necesaria para la operación, y que todo ello se encuentra incluido en la Parte C del Manual de Operaciones, y asegurar que esta información se mantiene actualizada.
- Evaluar la disponibilidad de servicios de búsqueda y rescate dentro de las áreas solicitadas, así como la adecuación del equipo de supervivencia a bordo de sus aviones al área de solicitud, incluyendo entrenamiento en el mismo.

Además, deberá demostrar capacidad para categorizar y aprobar nuevas rutas fuera de su área habitual de operación.

Se deben reflejar las áreas de operación para cada especificación de operación en el Manual de Operaciones Parte B Sección 1 y en la Parte C.

### 3.6.3 *Operaciones específicas, Parte SPA*

Dentro de las especificaciones de operación aparecen aquellas operaciones específicas, incluidas en la Parte SPA, las cuales requieren aprobación por parte de AESA según ARO.OPS.200.

La solicitud inicial de operaciones específicas reglamentadas en la Parte SPA se realiza a través del formato **OPS-AOC-P01-F001**, indicándolo así en el objeto de la solicitud en su página principal, en el **Anexo II** de identificación de aeronaves junto con sus operaciones y posteriormente marcando en el **Anexo III** cuáles de ellas se solicitan, completando la **Parte** del **Anexo V** correspondiente al elemento solicitado.

En caso de solicitar aprobación de una de estas operaciones específicas con posterioridad a la emisión inicial del AOC se tramitarán como modificación de las especificaciones de operación del AOC. En ambos casos se solicitan con el formato **OPS-AOC-P01-F001**.

El resultado final será:

- el certificado AOC, con las distintas hojas de especificación de operaciones, en caso de nueva aprobación o si el operador no tiene aprobado un procedimiento de gestión de matrículas;
- la resolución de aprobaciones, junto con el Manual de Operaciones Parte B Sección 1, donde deben incluirse todas las matrículas con las aprobaciones y limitaciones para cada una de ellas, y
- el anexo de matrículas, solo si el operador tiene aprobado un procedimiento de gestión de matrículas.

Las aprobaciones específicas son las siguientes:

Especificaciones de navegación para operaciones PBN. (RNP AR APCH)  
Especificaciones de navegación para operaciones PBN. (RNP 0.3)  
Especificación mínima de performance de navegación. MNPS (NAT HLA)  
Separación vertical mínima reducida. (RVSM)  
Operaciones con baja visibilidad LVO. (LVTO)  
Operaciones con baja visibilidad LVO. (SA CAT I)  
Operaciones con baja visibilidad LVO. (CAT II)  
Operaciones con baja visibilidad LVO. (SA CAT II)  
Operaciones con baja visibilidad LVO. (CAT III)  
Operaciones con baja visibilidad LVO. (EFVS)  
Operaciones con baja visibilidad LVO. (HELI SA CAT I)  
Operaciones de aviones bimotores de alcance extendido. (ETOPS)  
Mercancías Peligrosas. (DG)  
Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes. (NVIS)  
Operaciones de vuelo de helicópteros de rescate con grúa. (HHO)  
Operaciones de servicio médico de emergencias con helicópteros. (HEMS)  
Operaciones de helicópteros en el mar. (HOFO)  
Operaciones de aviones monomotores de turbina en vuelo nocturno o en condiciones de vuelo por instrumentos. (SET IMC)  
Cartera electrónica de vuelo. (EFB)  
Operaciones de helicópteros a un punto en el espacio (PinS) con mínimos VFR reducidos (PINS-VFR)  
Operaciones de aviones bimotores de alcance extendido superiores a 120 minutos. (NON ETOPS)

*Para las aprobaciones de operación de baja visibilidad se indicarán los valores de DH y RVR que correspondan.*

*Para la aprobación ETOPS se indicará el Umbral tiempo/distancia máxima en minutos y el tipo de motor.*

### 3.7 Consideraciones

#### 3.7.1 ***Aprobación del responsable de contrato de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad***

En los casos de AOC restringido a vuelos locales y aquellos cuya gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad se realice en una única agrupación empresarial de compañías aéreas, según M.A.201(ebis) del Reg. (UE) Nº 1321/2014, cuando la organización no disponga de CAMO/CAO propia y ésta sea subcontratada, el responsable del contrato de gestión de la aeronavegabilidad deberá estar aprobado, al igual que el resto de cargos responsables del operador.



### 3.7.2 Esquemas de especificación de tiempo de vuelo

Los esquemas de especificación de tiempo de vuelo se consideran un elemento necesario asociado al AOC. Estos esquemas se registrarán por las siguientes normativas en función de la aeronave en la que se realice la operación:

- Reglamento (UE) 965/2012. Para operadores a los que aplica la Subparte FTL de la Parte ORO, es decir, a operadores CAT con avión, con operaciones regulares o cuya configuración operativa de pasajeros máxima (MOPSC) sea igual o mayor a 19 pasajeros.
- EU-OPS Subparte Q, Circular Operativa 16B, RD 1952/2009 y Circular DGAC 17/12/2010. Para las operaciones CAT con aviones de taxi aéreo, servicios médicos de urgencia y operaciones con un solo piloto.
- Circular Operativa 16B y su Anexo I. Para operadores de helicópteros.

### 3.7.3 Anexo 9 FCL entrenamiento en base

De acuerdo con el punto 17 del Apéndice 9 del Reglamento (UE) 1178/2011, un operador puede realizar el entrenamiento base en aeronave del programa de entrenamiento para la obtención de la habilitación de tipo de los alumnos de una ATO con la que el operador haya establecido un acuerdo a tal fin, de manera puntual o regular. En este caso, el operador deberá tener aprobado este entrenamiento en su manual de operaciones.

El operador describirá el programa de entrenamiento base en su manual de entrenamiento, Manual de Operaciones Parte D Sección 2.5, que tendrá en cuenta los siguientes aspectos:

- Cualificación de instructores y composición de tripulación:
  - el instructor debe ser o bien TRI o bien, si está restringido a solo simulador, deberá estar aprobado para *Landing Training*, acompañado al menos por otro piloto habilitado o instructor,
  - el número total de instructores y/o pilotos se fijará en función del número de alumnos que lleven a bordo los cuales no tienen consideración de pasajeros,
  - la existencia o no de piloto de seguridad para cumplir con el requisito de tripulación mínima, según ORO.FC.100(a).
- Definición de los procedimientos para asegurar protección a los ocupantes de la cabina de pasajeros en ausencia de tripulantes de cabina. En caso de que haya alumnos ocupando asientos de cabina de pasajeros se deben establecer procedimientos para mitigar los riesgos y asegurar los niveles de seguridad. Aunque estos alumnos tienen consideración de tripulantes y no de pasajeros, se puede utilizar el apartado (c) del AMC1 ORO.CC.100(d)(2) como orientación para identificar los elementos a considerar. Esto no significa que haya que el operador debe contar con la aprobación para operar según ORO.CC.100(d).
- Selección del aeródromo, incluyendo un estudio de seguridad del mismo.
- Condiciones meteorológicas requeridas.
- La limitación del tiempo del vuelo de instrucción es de un máximo de tres horas por vuelo para aviones y de dos horas para helicóptero, según CO 16B.
- Combinación o no del curso de habilitación de tipo con el curso de conversión:

- En caso de curso combinado, la fase de tomas y despegues se incluirá en el curso de conversión, y deberá cumplir AMC2 ORA.ATO.125 (k) y AMC1 ORO.FC.220 (d)(4).
- En caso de curso no combinado, el curso de habilitación de tipo estará definido solo en el manual de la ATO.

Además, para la aprobación de este entrenamiento se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- El operador será el responsable de la ejecución del entrenamiento de acuerdo a lo establecido anteriormente,
- el seguro de la aeronave debe incluir esta actividad,
- deberá existir un acuerdo escrito con la ATO para la que realizará los entrenamientos, incluyendo:
  - el contenido de los certificados de la ATO que se demostrarán que los alumnos han completado su formación teórica y en simulador,
  - el certificado que emitirá el operador una vez completado el mismo para que el alumno pueda obtener la habilitación de tipo,
- de acuerdo a la CO 16B la actividad aérea de instrucción, siempre que preceda a un vuelo, se contabilizará con un coeficiente de mayoración de 1,5 y se deberá cumplir con AMC1 ORO.AOC.125(a) y AMC2 ORO.AOC.125(a).

La propuesta del operador para la aprobación de este entrenamiento será realizada por el equipo de evaluación, pudiéndose no obstante incluir a un inspector del Servicio de Formación en Habilitaciones de Tipo.

### **3.7.4 *Uso de aeronaves listadas en un AOC (ORO.GEN.310 y ORO.AOC.125)***

Un operador AOC puede usar sus aeronaves para otras operaciones de transporte aéreo; operaciones comerciales especializadas (SPO) y operaciones no comerciales (NCC/NCO); siempre que describa esas operaciones en su Manual de Operaciones Parte A Sección 8.7 y en el resto de secciones afectadas, según el caso.

Por otro lado, también podrá ceder sus aeronaves a otro operador para realizar operaciones comerciales especializadas y no comerciales sin necesidad de extraerlas del AOC y sin contrato de arrendamiento siempre y cuando cumpla los requisitos de ORO.GEN.310(a)(2). Entre ellos, cabe destacar que deberá establecerse un contrato y se cederá el control operacional.

En ningún caso una matrícula de un AOC podrá realizar operación de transporte aéreo comercial en otro operador a menos que abandone el primer AOC.

### **3.7.5 *Bases de operaciones***

Todos los operadores incorporarán un procedimiento en el Manual de Operaciones mediante el cual se explique cómo se gestiona la apertura de una nueva base de operaciones. Este procedimiento no requiere aprobación previa por parte de AESA.

El operador deberá autorizar la operación mediante un proceso de gestión del cambio documentado, que incluirá una evaluación del cumplimiento con los requisitos aplicables a dicha operación, así como el correspondiente análisis de riesgos.

El operador deberá realizar una auditoría física y/o inspección en el lugar de operaciones, para comprobar el cumplimiento con los requisitos aplicables.

Los resultados de las auditorías deben enviarse a AESA junto con la notificación de la apertura de la nueva base.

Desde el momento en que se notifiquen a AESA, las bases estarán sujetas a las actividades regulares del sistema de gestión del operador; supervisión y control del operador, análisis de riesgos, auditorías, inspecciones, etc.

El operador deberá incluir y mantener actualizado en su Manual de Operaciones un listado de las instalaciones principal, secundarias y de las bases de operaciones, cuyo cambio estará sujeto a notificación.

La gestión del cambio del operador debe incluir una descripción de la operación y las instalaciones para llevar a cabo la operación. Por tanto, se tendrán en cuenta:

- 1) Las instalaciones, así como los servicios necesarios contratados; oficinas, asistencia al avión y a los pasajeros, preparación y documentación del vuelo, meteorología, hoja de carga.
- 2) La gestión de los documentos de vuelo tanto para despegar; OFP e información relevante al vuelo; como al aterrizar; sobres de vuelo y TLB, datos del vuelo y FDM.
- 3) Análisis de las nuevas rutas y aeródromos de operación y alternativos. Obtención de la información necesaria.
- 4) Revisión de la base de datos en el avión.
- 5) Necesidad de modificar las especificaciones de operación como consecuencia de las nuevas rutas a operar.
- 6) Necesidad de modificar los procedimientos operacionales y adaptar el entrenamiento.
- 7) El operador tiene obligaciones de supervisión y control operacional. Posible cambio en las líneas de responsabilidad por la nueva base operacional.
- 8) Análisis y mitigación de los riesgos asociados a la nueva operación; nuevos servicios contratados, diferentes unidades de medida, zona de operación, etc.
- 9) Documentación de todo el proceso; dossier con la información de la nueva operación, revisión del Manual de Operaciones para incluir la nueva base y los cambios necesarios, etc.
- 10) El operador incluirá la nueva base en el alcance del sistema de gestión con el objeto de verificar el cumplimiento de los requisitos aplicables y gestionar los riesgos de la operación.

### **3.7.6 Posibles alivios a los requisitos**

En función de la organización, el tipo de operación y la aeronave, podrán ser de aplicación los siguientes alivios:

### **3.7.6.1 Requisitos del sistema de gestión**

#### Tamaño del operador

El tamaño del operador influye en el sistema de gestión, que se ajustará al mismo, según ORO.GEN.200, lo que se puede simplificar su cumplimiento siguiendo el AMC1 ORO.GEN.200(a)(1);(2);(3);(5).

#### Función de control de conformidad

El tamaño del operador puede determinar que la organización sea no compleja, en este caso el Director Responsable podría ejercer las funciones de Responsable de Control de Conformidad, según AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) y GM3 ORO.GEN.200(a)(6).

### **3.7.6.2 Requisitos de la organización**

#### Entrenamiento en mercancías peligrosas.

El tipo de aeronave utilizada puede hacer que el entrenamiento o *briefing* en transporte de mercancías peligrosas para la tripulación de vuelo que el operador debe asegurar, independientemente de que no se transporten mercancías peligrosas, no requeriría aprobación previa, según ORO.GEN.110(k).

#### Cargos responsables

El tamaño del operador puede determinar que la organización sea no compleja, permitiéndose que una misma persona ocupara varios cargos responsables de la organización, cumpliendo siempre con el AMC2 ORO.AOC.135(a).

#### Instalaciones

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, las instalaciones del operador pueden ser más sencillas y acogerse al GM1 ORO.AOC.140(b);(c).

#### Evaluación psicológica de las tripulaciones

El tamaño del operador, que puede determinar que la organización sea no compleja, y la naturaleza de las operaciones, la evaluación psicológica de las tripulaciones se puede simplificar, cumpliendo con el AMC1 CAT.GEN.MPA.175(c).

### **3.7.6.3 Requisitos de documentación**

#### Estructura y contenido del Manual de Operaciones

La naturaleza de las operaciones y de las aeronaves utilizadas, puede simplificar la estructura y contenidos del Manual de Operaciones, siguiendo el AMC2 ORO.MLR.100 en lugar de la estructura indicada en el ORO.MLR.101 y el AMC3 ORO.MLR.100.

#### Limitaciones de tiempo de vuelo

La naturaleza de la operación puede simplificar las limitaciones de tiempo de vuelo y actividad (FTL).

#### Documentación a bordo

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, puede reducir la documentación que se está obligado a llevar a bordo, según CAT.GEN.MPA.180.

#### **3.7.6.4 Requisitos de entrenamiento**

##### ORO.FC Sección 3

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, pueden simplificar los requisitos de entrenamiento de tripulaciones. Si se cumplen con lo indicado en ORO.FC.005(b), serán de aplicación los requisitos de la sección tercera en lugar de los de la sección segunda de ORO.FC.

##### Ruta y área

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, pueden simplificar el entrenamiento en ruta y área, según indica ORO.FC.105(d), AMC1 ORO.FC.105(d) y GM1 ORO.FC.105(d).

##### Personal encargado del entrenamiento, verificación y evaluación

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, permite que el personal encargado del entrenamiento, verificación y evaluación, pueda ser según indica ORO.FC.146(e) y el AMC1 ORO.FC.146(e);(f)&(g).

#### **3.7.6.5 Requisitos de la operación**

##### Ruta y área de operación

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, pueden aliviar los requisitos de servicios e instalaciones en el aeródromo o lugar de operación, según CAT.OP.MPA.135(c).

##### Planificación del vuelo

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, puede hacer que no sea necesario realizar un plan de vuelo operacional, según CAT.OP.MPA.175(c).

##### Plan de combustible/energía

La naturaleza de las aeronaves utilizadas, puede simplificar los conceptos utilizados en el plan de combustible básico, pudiendo aplicar el AMC2 CAT.OP.MPA.181, o el AMC3 CAT.OP.MPA.181 en función de la aeronave.

##### Distancia de aterrizaje a la hora de llegada

La naturaleza de las aeronaves utilizadas variará el párrafo de aplicación del CAT.OP.MPA.303.

##### Masa y centrado

La naturaleza de las aeronaves utilizadas puede hacer no necesario mostrar la posición del centro de gravedad de la aeronave en la hoja de carga, según CAT.POL.MAB.105(a)(5).

#### **3.7.6.6 Requisitos de equipamiento**

##### Instrumentos de navegación

La naturaleza de la operación, puede hacer que el indicador de viraje y deslizamiento sea según el AMC2 CAT.IDE.A.125.

##### TAWS

La naturaleza de las aeronaves utilizadas con CofA posterior a 1 de enero de 2019, puede hacer que los requisitos del sistema de advertencia y alarma de impacto con el terreno cumplan con aquellos de clase B, según se indica en CAT.IDE.A.150(c).

### 3.7.7 Operadores de vuelos A-A o panorámicos.

Los vuelos turísticos con pasajeros constituyen una operación de transporte comercial regulada por el Reglamento (UE) 965/2012 que requiere que el operador disponga de un Certificado de Operador Aéreo expedido por la autoridad competente.

Este tipo de vuelos, comúnmente conocidos como vuelos A-A o panorámicos, se caracterizan por despegar y aterrizar en el mismo aeródromo.

Las partes del citado reglamento que son aplicables a este tipo de operación son las partes ORO y CAT, la mayor parte de los requisitos son similares al del resto de operadores aéreos.

Los alivios al reglamento en los diferentes ámbitos se encuentran detallados en el apartado 3.7.6. Para el caso de vuelos locales y uso de aeronaves monomotor con motor de pistón y de menos de 5 plazas se podrían aplicar, entre otros, los siguientes alivios:

- El sistema de gestión según ORO.GEN.200 podrá ser no complejo en función del tamaño del operador, lo que simplifica el cumplimiento de los AMCs.
- Las limitaciones de tiempo de vuelo y actividad (FTL) podrán ser muy sencillas.
- Los entrenamientos de tripulaciones se pueden simplificar. Según el tipo de aeronave, ver ORO.FC.005(b), pueden no ser aplicables los requisitos de la sección segunda de ORO.FC.
- El Manual de Operaciones puede tener una estructura más sencilla. Según el tipo de aeronave se podrá utilizar como índice el AMC2 ORO.MLR.100, en lugar del AMC3 ORO.MLR.100, que es más detallado.

Al tratarse de vuelos locales, no es necesario solicitar licencia de explotación según el Reglamento (CE) 1008/2008, lo que a su vez le exime de ciertos requisitos asociados a la solicitud de AOC como el cumplimiento con las partes aplicables de los siguientes reglamentos:

- Reglamento (UE) 1321/2014: Al no requerir licencia de explotación, si se trata de aeronaves no complejas, tampoco es necesario que el operador esté aprobado como CAMO.
- [Reglamento \(CE\) 300/2008](#): Al no requerir licencia de explotación, no es necesario cumplir con el reglamento relativo al Programa de Seguridad.
- [Real Decreto 632/2013](#): Al no requerir licencia de explotación, no es necesario cumplir con el [real decreto](#) relativo al Plan de Asistencia a Víctimas y sus familiares.

## 4. PRE-SOLICITUD DE EMISIÓN INICIAL DE AOC

Se recomienda que el operador realice una pre-solicitud, tanto para emisión inicial de certificado como para la modificación de las especificaciones de operación, a través del formato **OPS-AOC-P01-F087**. AESA valorará si el operador está en disposición de gestionar adecuadamente la solicitud propuesta.

La pre-solicitud es una fase importante en la que el solicitante puede resolver las cuestiones relevantes del proyecto para mejorar y afinar la solicitud de aprobación. Además, también permite tener una visión del proceso a seguir, incluyendo:

- Tipo de operación; taxi aéreo, vuelos regulares, etc.

- Flota.
- Área de operación.
- Aprobaciones específicas (SPA).
- Especificaciones adicionales a incluir en el AOC; como por ejemplo, instrucción de tripulación de cabina, procedimientos de *steep approach* para aviones de performance clases A y B, etc.
- Elementos adicionales de la operación sujetos a aprobación en el Manual de Operaciones; como por ejemplos, carga o descarga especial de combustible/energía, procedimientos de tripulación de vuelo para operar en más de un tipo o variante, etc.
- Fecha de presentación de la solicitud y del Manual de Operaciones.
- Número y descripción del personal técnico con el que se cuenta. Un operador con menos de 20 *full time equivalents* (FTEs) podría considerarse no complejo, según AMC1 ORO.GEN.200(b).
- Descripción de las actividades que se subcontratarán; como por ejemplo, despacho de vuelos, seguimiento de vuelos, *runway analysis*, etc.
- Tipo de plan de combustible/energía.
- Entrenamientos e inicio de las operaciones:
  - Disponibilidad de TRI/TRE en el operador.
  - Requisitos del operador para ser comandante supervisor/verificador.
  - Disponibilidad de pilotos con experiencia en el tipo o variante.
  - Identificación de los simuladores a utilizar.
  - Identificación de las diferencias aeronave-simulador y con qué método se instruirán.
  - Planificación de los entrenamientos; fecha objetivo, instructores, proveedores, etc.
  - Inicio de las operaciones; fecha objetivo para el primer vuelo, composición de tripulación durante LIFUS y verificaciones en línea, etc.

Para solicitudes de emisión inicial, la pre-solicitud podrá presentarse en una reunión en la que el futuro operador tiene la oportunidad de adelantar a AESA las características de este nuevo AOC y las acciones con las cuales pretende cumplir para la obtención del AOC.

En caso de solicitudes de modificación de las especificaciones de operación del AOC, si la valoración de la gestión del cambio ha resultado negativa, se notificará al operador que el cambio propuesto no podrá ser aprobado en base a la documentación presentada. Si la evaluación de la pre-solicitud ha sido positiva, el operador utilizará el formato **OPS-AOC-P01-F001**, para realizar la solicitud.

## 5. SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN DEL AOC

Se recomienda que el operador realice una pre-solicitud de modificación de las especificaciones de operación del AOC según se describe en el apartado anterior.



## 5.1 Descripción del procedimiento de solicitud

El operador utilizará el formato **OPS-AOC-P01-F001** junto con aquellos **Anexos** que se vean afectados por la modificación, el cual deberá ser remitido por el operador a la División de Aprobaciones y Estandarización de Operaciones Aéreas (DAEOA), o al Servicio de Helicópteros y Trabajos Aéreos (SHTA) para operadores de helicópteros, de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA.

El formato **OPS-AOC-P01-F001** debe acompañarse siempre de los **Anexos** necesarios a la solicitud y de la documentación afectada por la modificación; tales como secciones revisadas del Manual de Operaciones, documentos externos asociados, originales de tasas aplicables, plan de gestión del cambio incluyendo una evaluación de los riesgos de seguridad operacional derivados del cambio, etc.

Si la modificación afecta a la flota o la operación, se debe adjuntar en la solicitud el **OPS-AOC-P01-F001 Anexo II**, junto con el **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III** para la aprobación de elementos operaciones, incluidas las operaciones específicas de la Parte SPA (Anexo V). Debe asegurarse siempre de la coherencia entre los **Anexos** de la solicitud.

La solicitud de modificación de las especificaciones de operación de un AOC deberá presentarse, al menos, 60 días antes de la fecha prevista de incorporación de la modificación en la operación.

El procedimiento es similar a la solicitud inicial de AOC y sigue los mismos pasos, ver apartado 3.

## 5.2 Instrucciones para la cumplimentación del formato para modificación de AOC

Se utiliza el formato de solicitud **OPS-AOC-P01-F001**, cuyas instrucciones de cumplimentación se encuentran en el apartado 3.5.

# 6. SOLICITUD DE APROBACIÓN DE CAMBIO EN EL MANUAL DE OPERACIONES

## 6.1 Descripción del procedimiento de solicitud

En caso de solicitud de aprobación de procedimientos, entrenamientos de tripulaciones y/o MEL que se establecen en el Manual de Operaciones, incluyendo la solicitud de modificación del sistema de gestión, el operador utilizará el formato **OPS-AOC-P01-F001** junto al **Anexo III** y adjuntará la revisión del Manual de Operaciones que presenta para aprobar, éstos deberán ser remitidos a la División de Aprobaciones y Estandarización de Operaciones Aéreas (DAEOA), o al Servicio de Helicópteros y Trabajos Aéreos (SHTA) para operadores de helicópteros.

El formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III** también se utilizará para la solicitud de aprobación de los FSTDs que se utilicen para llevar a cabo los entrenamientos, así como sus modificaciones.

Si la solicitud de aprobación incluye cambios en el personal responsable del operador, según ORO.GEN.210, se adjuntará a la solicitud el formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo I**.



Los cambios de flota o de operación, y una nueva aprobación específica de la Parte SPA se consideran modificación de las especificaciones de operación del AOC y se tratan según el apartado 5.

La inclusión de matrículas pertenecientes a una flota ya incluida en el AOC se desarrolla mediante lo especificado en el apartado 3.6.1.1.

El procedimiento de solicitud es similar al de modificación de especificaciones de operación del AOC y sigue los mismos pasos, con la particularidad de que no se emite un nuevo certificado de AOC.

Los cambios cosméticos de secciones del Manual de Operaciones sujetas a aprobación no son objeto de solicitud de modificación. En estos casos se presentará una notificación de acuerdo al apartado 7.

## 6.2 Instrucciones para la cumplimentación del formato de aprobación de cambio en el manual de operaciones

Se utiliza el formato de solicitud **OPS-AOC-P01-F001**, cuyas instrucciones de cumplimentación se encuentran en el apartado 3.5.

## 7. NOTIFICACIÓN DE CAMBIO

El operador podrá aplicar cambios que no tengan necesidad de aprobación previa siempre que tenga un procedimiento definido a tal efecto según ORO.GEN.130(c), el cual previamente haya sido aprobado por AESA. Los cambios gestionados por el operador quedan en el ámbito de su responsabilidad y deben estar dentro del alcance de sus aprobaciones vigentes.

El alcance de los cambios que puede gestionar el operador vendrá determinado por su experiencia en las operaciones propuestas y la madurez de su sistema de gestión.

Entre los posibles cambios que pueda gestionar un operador se encuentra el de la gestión de las matrículas que operan bajo el AOC, ver apartado 3.6.1. La guía **OPS-AOC-P01-GU03** detalla el procedimiento para la gestión de matrículas.

Otro cambio relevante que podría gestionar el operador es el de las limitaciones operacionales asociadas al equipamiento de las diferentes aeronaves. El operador debe detallar estas limitaciones en el capítulo 1 de la parte B del Manual de Operaciones. El formato **OPS-AOC-P01-F088 Anexo I**, facilita identificar las limitaciones derivadas del equipamiento.

### 7.1 Instrucciones para la cumplimentación del formato de notificación de cambio

La notificación de los cambios se realiza mediante el formato de solicitud **OPS-AOC-P01-F088**.

En el formato se incluirá el alcance del cambio, entre otros, por ejemplo, la revisión vigente del Manual de Operaciones, el motivo del cambio, la nueva revisión del Manual de Operaciones y la fecha prevista de introducción del cambio (entrada en vigor).

A su vez se enumerarán los apartados del Manual de Operaciones modificados con su descripción y el contenido del Manual de Operaciones modificado, junto con la gestión del cambio, siempre que sea necesaria.

El formato **OPS-AOC-P01-F088 Anexo I** permite notificar los cambios de equipamiento, en los casos que sea necesario, ver apartado 3.5.10.

AESA acusará recibo de dicha notificación en los 10 días posteriores a la recepción de la notificación.

La evaluación de los cambios gestionados por el operador se realizará en el ámbito de la supervisión continuada a través del Plan de Vigilancia Continuada. Es importante recalcar que uno de los aspectos que determinan la supervisión que AESA lleva a cabo a un operador determinado será la capacidad que éste tiene para gestionar adecuadamente los cambios.

## 7.2 Reducción de alcance de los certificados y/o aprobaciones

Cuando se quiera reducir el alcance de su certificado, no es necesario solicitar aprobación, en este caso se presenta una notificación del cambio.

Se debe prestar atención a ciertas reducciones de alcance del certificado en las que sí se puedan ver afectados elementos de aprobación; por ejemplo, la baja de un tipo o variante que pudiera modificar los procedimientos para operar en más de un tipo o variante. En estos casos sería necesario presentar el formato de solicitud **OPS-AOC-P01-F001** en el que se incluya en el Apartado E la reducción del alcance, y en Anexo correspondiente el elemento de aprobación que se ve afectado por la reducción.

- la actualización del certificado debida a la reducción se tramitará de inmediato;
- tras la evaluación de la solicitud se emitirán las aprobaciones correspondientes.

## 8. SUPERVISIÓN

Los certificados de AOC tienen vigencia ilimitada, sujetos a un programa de supervisión (Plan de Vigilancia Continuada, PVC) para verificar la conformidad permanente de las organizaciones y tipo de operaciones con los requisitos aplicables.

El programa de supervisión se elabora teniendo en cuenta la naturaleza específica de la organización, la complejidad de sus actividades y los resultados de anteriores actividades de certificación y/o de supervisión.

Se incluirán dentro de cada ciclo de planificación de la supervisión:

- 1) auditorías e inspecciones, y
- 2) reuniones celebradas entre el director responsable y la autoridad competente con el fin de velar por que se mantengan al corriente de los problemas importantes.

A las organizaciones certificadas por la autoridad competente, se aplicará un ciclo de planificación de supervisión que no excederá de los 24 meses. El ciclo de planificación de supervisión podrá acortarse si obrasen pruebas de que el rendimiento en materia de seguridad de la organización ha disminuido. Igualmente, podrá ampliarse hasta un máximo de 36, y hasta 48 meses, si la

organización ha obtenido resultados adecuados en sus anteriores actividades de supervisión, según ARO.GEN.305.

Las actuaciones de supervisión se podrán desarrollar en las aeronaves, instalaciones y lugares de operación utilizados por el operador.

## 9. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Aclarar cumplimentación Anexo III y Anexo V, para las operaciones requieran equipamiento, se indicará la capacitación de la aeronave y el documento que lo justifica en # 3.5.4 y #3.5.8.

Aclarar cumplimentación del Anexo VII de la solicitud en #3.5.10.

Corrección errata en #3.7.7.