

Evaluación de cargos responsables





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

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AMC	MÉTODO ACEPTADO DE CUMPLIMIENTO
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA
DG	MERCANCÍAS PELIGROSAS
DR	DIRECTOR RESPONSABLE
ETOPS	OPERACIONES DE ALCANCE EXTENDIDO CON AVIONES BIMOTORES
GM	MATERIAL GUÍA
HEMS	OPERACIONES DE HELICÓPTEROS DE SERVICIO MÉDICO DE EMERGENCIAS
HHO	OPERACIONES DE HELICÓPTEROS CON GRÚAS DE RESCATE
LVO	OPERACIONES DE BAJA VISIBILIDAD
NVIS	OPERACIONES DE HELICÓPTEROS CON SISTEMAS DE VISIÓN NOCTURNA
PBN	NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE
RCC	RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD
RCGMA	RESPONSABLE DEL CONTRATO DE LA GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
RGMA	RESPONSABLE DE LA GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
RET	RESPONSABLE DE ENTRENAMIENTO DE TRIPULACIONES
ROT	RESPONSABLE DE OPERACIONES TIERRA
ROV	RESPONSABLE DE OPERACIONES VUELO
RS	RESPONSABLE DE SEGURIDAD
SIPA	SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROCESOS AERONÁUTICOS
SRB	COMITÉ DE REVISIÓN DE LA SEGURIDAD

ÍNDICE

1.	OBJETO Y ALCANCE.....	5
2.	DEFINICIONES.....	5
2.1.	Aspectos generales del personal responsable del operador.....	6
2.1.1.	<i>Cualificación y experiencia.....</i>	6
2.1.2.	<i>Dedicación y responsabilidades.....</i>	6
2.1.3.	<i>Combinaciones e incompatibilidades.....</i>	6
2.1.4.	<i>Sustituciones y cambios de responsables.....</i>	7
2.1.5.	<i>Relación laboral con la organización.....</i>	9
3.	RESPONSABLE DE OPERACIONES VUELO (ROV).....	10
3.1.	Formación.....	10
3.2.	Experiencia previa.....	11
4.	RESPONSABLE DE ENTRENAMIENTO DE TRIPULACIONES (RET).....	11
4.1.	Formación.....	11
4.2.	Experiencia previa.....	12
5.	RESPONSABLE DE OPERACIONES EN TIERRA (ROT).....	12
5.1.	Formación.....	12
5.2.	Experiencia previa.....	12
6.	RESPONSABLE DEL CONTRATO DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (RCGMA).....	13
6.1.	Operadores con CAMO propia requerida.....	13
6.1.1.	<i>Formación.....</i>	13
6.1.2.	<i>Experiencia previa.....</i>	14
6.2.	Operadores con CAMO propia no requerida.....	14
6.2.1.	<i>Formación.....</i>	14
6.2.2.	<i>Experiencia previa.....</i>	14
7.	EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL RESPONSABLE.....	15

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 AMC1 ARO.GEN.330, el Operador solicitante de un AOC deberá demostrar a la autoridad competente, entre otras cosas, que los cargos responsables propuestos cumplen con los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) 965/2012 Parte ORO. Para ello la autoridad competente podrá realizar una evaluación del candidato, mediante entrevistas u otro método distinto, para asegurar que es idóneo para el cargo propuesto.

El objeto de esta guía es informar de los requisitos mínimos de formación y experiencia que deben cumplir los cargos responsables de un Operador de Transporte Aéreo Comercial. Dichos requisitos están basados en ORO.AOC.135 del Reglamento (UE) 965/2012 y sus AMC/GM.

Así mismo, se incluyen las condiciones que permiten garantizar la continuidad de la supervisión de la organización durante la ausencia temporal de un cargo responsable. AMC1 ORO.AOC.135(a) (c).

2. DEFINICIONES

El solicitante deberá presentar para el personal del operador propuesto para ocupar alguno de los cargos expuestos a continuación; según ORO.GEN.210, ORO.AOC.135 y ORO.GEN.200; su currículum acompañado de las evidencias que acrediten el cumplimiento de los requisitos incluidos en esta guía.

Los cargos cuya evaluación se desarrolla en esta guía son los siguientes:

- Responsable de Operaciones Vuelo (ROV).
- Responsable de Entrenamiento de Tripulaciones (RET).
- Responsable de Operaciones Tierra (ROT).

El solicitante deberá entregar el formato de solicitud para AOC, **OPS-AOC-P01-F001 Anexo I**, con los datos correspondientes para cada uno de los cargos propuestos.

La evaluación de los siguientes cargos responsables se realiza siguiendo el procedimiento del Sistema de Gestión **P-DSA-SG-01** y aunque se mencionan y están relacionados con el procedimiento AOC su evaluación no se desarrolla en esta guía:

- Director Responsable (DR).
- Responsable de Seguridad (RS).
- Responsable de Control de Conformidad (RCC).

El cargo de Responsable de la Gestión de la Aeronavegabilidad Continuada (RGMA), citado en ORO.AOC.135(a)(4) será evaluado y aprobado bajo la responsabilidad de la Coordinación de Aeronavegabilidad de AESA.

En el caso de AOC sin CAMO; bien por no estar requerida o por pertenecer el operador a un grupo empresarial con varios certificados AOC, de acuerdo a M.A.201(e bis); debe existir la figura del Responsable del Contrato de la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA) que cumpla las condiciones del Reglamento (UE) 1321/2014, el cual se describe en esta guía.

2.1. Aspectos generales del personal responsable del operador

2.1.1. Cualificación y experiencia

Las personas propuestas para ocupar los cargos anteriores deberían cumplir todos los requisitos de cualificación y experiencia indicados en esta guía. En casos particulares, y excepcionales, la Autoridad podría aceptar el nombramiento de una persona que no cumpliera la totalidad de los requisitos si puede acreditar experiencia y/o formación que la Autoridad acepte como equivalente y capacidad para llevar a cabo las funciones asociadas al puesto y al alcance de la operación. Estos casos se estudiarán de forma particular.

Estos casos particulares y excepcionales, serán aceptables para organizaciones no complejas cuando el nivel mínimo de experiencia previa en trabajos relevantes al cargo que se aspira a ocupar no sea inferior a tres años, de los cuales dos deben haber sido en la industria aeronáutica, llevando aparejada la práctica en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas operacionales seguras.

Tanto la cualificación como la experiencia de la persona propuesta serán evaluadas de forma previa a la entrevista y, en el caso de AOC nuevo también a lo largo del proceso de concesión del AOC, a través de la documentación que se presente y que esté en el marco de su responsabilidad. De lo anterior puede resultar la no aceptación de la persona propuesta.

2.1.2. Dedicación y responsabilidades

Las personas nombradas responsables deben ser contratadas para trabajar suficientes horas para realizar las funciones de gestión asociadas con la magnitud y el alcance de la operación. La dedicación suficiente deberá acreditarla el operador a través de un plan de producción del departamento en cuestión firmado por el DR, y un plan de producción personal del candidato propuesto para el cargo en cuestión, firmado por él mismo y por el DR, en el que debe reflejarse cualquier otra actividad que el candidato realice en la organización o en otras organizaciones o empresas, así como su actividad como tripulante, en el caso de serlo.

Las funciones y responsabilidades, así como los nombres de las personas designadas a cada cargo, deben quedar descritas en el Manual de Operaciones.

2.1.3. Combinaciones e incompatibilidades

Una persona puede ocupar más de un cargo responsable de los siguientes; ROV, RET, ROT, R(C)GMA y RS dentro de la organización de un Operador Aéreo si eso es aceptable para la Autoridad.

Para operadores con AOC de avión y helicóptero, o con otros certificados o declaraciones, podrá aceptarse que una única persona ocupe el puesto de responsabilidad para el área de avión y helicóptero, o en otros certificados, siempre que la persona propuesta cumpla las condiciones de experiencia y formación requeridas en esta guía para una de las áreas, avión y helicóptero, y se

presente como adjunto a dicho puesto un perfil adecuadamente cualificado en el otro área que complementa al responsable propuesto. Las funciones y responsabilidades de ambos deberán recogerse en el Manual de Operaciones.

En función del tamaño y la naturaleza de la operación, el DR puede cubrir uno o más de los cargos responsables, ROV, RET, ROT, R(C)GMA, así como el puesto de RS. Sólo en operadores no complejos se permite que el DR sea RCC. Las combinaciones que impliquen el puesto de RCC requerirán garantizar la independencia propia de la función de control de conformidad. La organización más pequeña sería aquella en la que el DR ocupa además todos los puestos de responsabilidad y la función de control de conformidad es llevada a cabo por personal externo.

Nota: Todos los operadores se considerarán complejos salvo que el operador presente una propuesta que resulte satisfactoria para la Autoridad justificando su consideración de organización no compleja basada entre otros en los siguientes aspectos, AMC1 ORO.GEN.200(b):

- Tener menos personal que el equivalente a 20 personas a tiempo completo, teniendo siempre en cuenta el personal subcontratado.
- El alcance y nivel de subcontratación.
- No tener aprobaciones PBN, LVO, ETOPS, HHO, HEMS, NVIS, DG.
- No operar diferentes tipos de aeronave.
- Tipo de operación (*off shore*, áreas montañosas, etc.)/Volumen de Operación.

Con independencia de lo anterior, en caso de tener una aeronave compleja de más de 19 pasajeros si se trata de un avión, o más de 9 pasajeros si se trata de un helicóptero, el operador ya sería considerado complejo.

La aceptación de las distintas combinaciones, además de una valoración del tamaño y naturaleza del operador, estará condicionada a la presentación de un plan de producción que permita demostrar, basándose en un análisis en profundidad de todas las tareas que tiene asignadas la persona y la dedicación requerida para cada una de ellas, que es viable la combinación propuesta, se prestará especial atención en caso de tripulantes a la relación tiempo de actividad/descanso.

En el caso del ROT puede ser aceptable que se dividan las responsabilidades, siempre que las responsabilidades de cada individuo involucrado estén claramente definidas.

Una persona nominada como responsable por el titular de un AOC no puede ser nombrado responsable por el titular de otro AOC, a menos que exista un acuerdo con las Autoridades competentes involucradas. Ver apartado 2.1.5.

2.1.4. Sustituciones y cambios de responsables

2.1.4.1. Sustituciones

Un operador aéreo debe disponer de responsables de operaciones vuelo, operaciones tierra y entrenamiento de tripulaciones en todo momento, no es aceptable que estos puestos estén vacantes.

Los responsables pueden no estar operativos en todo momento; por descanso, actividades de vuelo, vacaciones, permisos laborales, baja laboral, etc. Para permitir que las operaciones continúen y se

siga manteniendo la supervisión del área en cuestión, el Manual de Operaciones definirá la estructura de personal que realiza las funciones del departamento, tanto operativas como de supervisión.

El Manual de Operaciones definirá qué funciones pueden ser delegadas al personal del departamento, teniendo en cuenta que algunas de las funciones deberán ser realizadas personalmente por el propio responsable. Tareas como la aprobación interna de cambios que el Reglamento identifica por su relevancia como sujetos a aprobación de la Autoridad, la asistencia a comités de revisión de seguridad (SRB) salvo en casos excepcionales, la evaluación de la competencia del personal sujeto a su supervisión directa, etc. Como parte de la estructura del departamento, una persona ejercerá de sustituto en caso de ausencia temporal del responsable. El sustituto ejercerá de punto focal y tendrá la capacidad de asignar las tareas entre el personal del departamento y de comprobar que todas las funciones se continúan realizando satisfactoriamente. En caso de detectar incumplimientos en la realización de las tareas del departamento, de necesitar la toma de decisiones o de realizar funciones correspondientes al responsable titular, deberá comunicar la situación al Director Responsable, para que sea éste el que decida las medidas a tomar, que podrían llegar a la limitación o suspensión de ciertas actividades u operaciones.

El sustituto deberá tener conocimientos y experiencia similares a los de la persona sustituida, y garantizar el cumplimiento del requisito de independencia propio de la función de control de conformidad.

En el Manual de Operaciones deben indicarse los nombres de los sustitutos de cada uno de los responsables y las condiciones de dichas sustituciones.

En lo relativo a las posibles combinaciones de puestos, si la persona propuesta para un cargo se ha nombrado además sustituto de alguno de los cargos mencionados en esta guía, deberán tenerse en cuenta en el plan de producción las tareas asociadas al puesto de sustituto.

Para el caso de una organización de tamaño reducido, la cual disponga de personal limitado para realizar sustituciones o para realizar funciones, se deberá tener en cuenta esta circunstancia, limitando el tiempo admisible de ausencia de los responsables y tomando medidas mitigadoras inmediatas de manera temprana.

2.1.4.2. Ausencias superiores a un mes

Si se prevé que el periodo no operativo del responsable fuera a ser superior a un mes, el Director Responsable informará de la situación al servicio de AESA encargado de su supervisión, junto con la evaluación de la situación realizada, utilizando para ello un Registro oficial.

En la evaluación de la situación se tendrán en consideración cuestiones como:

- la duración prevista de la baja,
- si la baja ha sido planificada y se han podido dar instrucciones al respecto,
- el conocimiento y la experiencia de las personas que asumen las funciones,
- la disponibilidad y conocimientos del Director Responsable para asumir la responsabilidad del departamento total o parcialmente, etc.

Asimismo, se indicarán las medidas mitigadoras adoptadas o propuestas; tales como aumento de personal, limitación en operaciones, aplazamiento de cambios organizativos, etc.

En el caso de ausencias planificadas, en las que la fecha de reincorporación se conoce con fiabilidad; por ejemplo, en el caso de permisos de maternidad o paternidad; el operador debe valorar si cambiar temporalmente al responsable. Para ello podría hacer una revisión temporal del Manual de Operaciones sujeta a aprobación, a revertir en el momento de reincorporación del responsable ausente.

2.1.4.3. Cambio de responsables

Para evitar el impacto organizativo de discontinuidades en la dirección de los departamentos, el operador debe tomar todas las medidas posibles para que los cambios de responsables se planifiquen con tiempo suficiente.

En caso de cambio de responsable planificado, se solicitará a AESA la aprobación del nuevo responsable con la mayor antelación posible, y como mínimo con 20 días. AMC1 ORO.GEN.130.

En caso de cambio de responsable no planificado, el operador debe:

- Designar inmediatamente a un nuevo responsable con la dedicación suficiente para que asuma las responsabilidades del departamento, cumpliendo con los requisitos normativos y del Manual de Operaciones.
- Informar a AESA de la situación y solicitar la aprobación del nuevo responsable.
- En caso de no disponer inmediatamente de un candidato que cumpla requisitos, el Director Responsable, como responsable último, debe:
 - Evaluar el personal del que dispone para realizar las funciones; por conocimientos, cualificación, disponibilidad, etc.
 - Valorar la situación operacional.
 - Decidir si se limitan o suspenden operaciones.
 - Tomar acciones para disponer lo antes posible de una persona que cumpla los requisitos.
 - Informar inmediatamente de todo ello a AESA.

2.1.5. Relación laboral con la organización

En el caso de que la persona propuesta tenga una relación laboral con otra empresa u ocupe puestos de responsabilidad o similares en otras organizaciones con un certificado de operador aéreo de acuerdo al Reglamento (UE) 965/2012, dicho hecho deberá reflejarse en la solicitud de aprobación. En estos casos, el inspector ha de tener en cuenta a la hora de aceptar o no los cargos de responsables los siguientes parámetros:

- Número de organizaciones en las cuales ocupa algún cargo responsable.
- Número de localizaciones distintas, entendiéndose por localizaciones distintas diferentes ciudades, en las cuales ejerce estos cargos.
- Porcentaje de dedicación en forma presencial en las instalaciones del operador.
- Tipos de organizaciones y alcance de las mismas.
- Plan de producción desglosado en cada centro.

- Plan de producción del personal de apoyo en el departamento de la organización para la que se solicita su aprobación.

Estos parámetros se consideran un apoyo para conocer la relación del candidato con la organización y facilitar el proceso de evaluación final y/o recomendación de AESA.

Es aceptable que la relación laboral entre la persona propuesta y la organización sea mediante contrato mercantil.

También es aceptable la contratación del responsable a través de otra empresa, siempre que se presente un contrato por cada responsable propuesto atendiendo a las características personales de ese responsable.

En ambos casos en el contrato se deben describir todos los elementos necesarios para garantizar los requisitos de ORO.AOC.135;

- cargo a desempeñar,
- responsabilidades,
- dedicación,
- formación exigida,
- servicio a prestar, etc.

La organización también debe garantizar que la persona con este tipo de contrato tenga medios y permisos para realizar todas sus funciones;

- acceso a instalaciones,
- acceso a sistemas informáticos,
- permisos de edición de documentos,
- distribución y actualización de documentación, etc.

3. RESPONSABLE DE OPERACIONES VUELO (ROV)

3.1. Formación

- El Responsable de Operaciones Vuelo debe poseer, o haber poseído, una Licencia de Tripulación de Vuelo en vigor con las habilitaciones (*ratings*) apropiadas a alguno de los tipos de operación del AOC. En caso de que no tener ninguna Licencia en vigor, su adjunto sí debe estar en posesión de alguna de las mencionadas Licencias en vigor.
- Demostrar conocimiento en profundidad del Reglamento (UE) 965/2012 y de otros requisitos asociados que sean de aplicación al AOC.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las Especificaciones Operacionales del titular del AOC.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las partes del Manual de Operaciones que son relevantes a su área de responsabilidad.

- Estar familiarizado con los sistemas de gestión, preferiblemente en el área de la aviación. Deberá demostrar conocimiento de su papel en el sistema de gestión del operador y haber recibido la formación en gestión de la seguridad que definida en el Manual de Operaciones para este puesto.

3.2. Experiencia previa

- Experiencia apropiada como gestor en una organización comparable.

Se considera apropiado que esta experiencia sea de al menos un año, aunque no necesariamente en una organización del sector aeronáutico. El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización.

- Cinco años de experiencia previa en trabajos relevantes al cargo que ocupa, de los cuales dos deben haber sido en la industria aeronáutica, en un cargo apropiado, como por ejemplo tripulante de vuelo. Esta experiencia en la industria aeronáutica debe llevar aparejada la práctica en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas operacionales seguras.

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, lo cual se considera la situación ideal, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión.

4. RESPONSABLE DE ENTRENAMIENTO DE TRIPULACIONES (RET)

4.1. Formación

- El Responsable de Entrenamiento de Tripulaciones o su adjunto debe ser Instructor de Habilitación de tipo/clase para un tipo/clase de aeronave de los operados bajo el AOC.
- Demostrar conocimiento del sistema de entrenamiento para los tripulantes de vuelo del operador, y para otros tripulantes si fuese de aplicación.
- Demostrar conocimiento en profundidad del Reglamento (UE) 965/2012 y de otros requisitos asociados que sean de aplicación al AOC.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las Especificaciones Operacionales del titular del AOC.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las partes del Manual de Operaciones que son relevantes a su área de responsabilidad.
- Estar familiarizado con los sistemas de gestión, preferiblemente en el área de la aviación. Deberá demostrar conocimiento de su papel en el sistema de gestión del operador y haber recibido la formación en gestión de la seguridad que definida en el Manual de Operaciones para este puesto.

4.2. Experiencia previa

- Experiencia apropiada como gestor en una organización comparable.

Se considera apropiado que esta experiencia sea de al menos un año, aunque no necesariamente en una organización del sector aeronáutico. El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización.

- Cinco años de experiencia previa en trabajos relevantes al cargo que ocupa, de los cuales dos deben haber sido en la industria aeronáutica, en un cargo apropiado, como por ejemplo tripulante de vuelo o instructor, esta experiencia en la industria aeronáutica debe llevar aparejada la práctica en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas operacionales seguras.

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, lo cual se considera la situación ideal, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión.

5. RESPONSABLE DE OPERACIONES EN TIERRA (ROT)

5.1. Formación

- El Responsable de Operaciones en Tierra o su adjunto deberán conocer en profundidad el concepto de operaciones en tierra del operador tanto en lo referente a la normativa como al conjunto de buenas prácticas aceptado por la industria.
- Demostrar conocimiento en profundidad del Reglamento (UE) 965/2012 y de otros requisitos asociados que sean de aplicación al AOC.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las Especificaciones Operacionales del titular del AOC.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las partes del Manual de Operaciones que son relevantes a su área de responsabilidad.
- Estar familiarizado con los sistemas de gestión, preferiblemente en el área de la aviación. Deberá demostrar conocimiento de su papel en el sistema de gestión del operador y haber recibido la formación en gestión de la seguridad que definida en el Manual de Operaciones para este puesto.

5.2. Experiencia previa

- Experiencia apropiada como gestor en una organización comparable.

Se considera apropiado que esta experiencia sea de al menos un año, aunque no necesariamente en una organización del sector aeronáutico. El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización.

- Cinco años de experiencia previa en trabajos relevantes al cargo que ocupa, de los cuales dos deben haber sido en la industria aeronáutica, en un cargo apropiado; esta experiencia en la industria aeronáutica debe llevar aparejada la práctica en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas operacionales seguras.

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, lo cual se considera la situación ideal, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión.

6. RESPONSABLE DEL CONTRATO DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (RCGMA)

6.1. Operadores con CAMO propia requerida

Si el operador requiere una CAMO propia, según Reglamento (CE) 1008/2008, y realiza un contrato con una CAMO perteneciente al mismo grupo empresarial, según Reglamento (UE) 2022/410, el Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad debe cumplir con los siguientes requisitos.

Bajo ninguna circunstancia el responsable del contrato puede pertenecer a la CAMO contratada para evitar conflicto de intereses.

6.1.1. Formación

- El Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad requiere titulación técnica o ingeniería; pudiendo ser Técnico de Mantenimiento de Aeronaves junto con formación adicional admitida por la autoridad. Este requisito puede ser sustituido por tres años de experiencia en mantenimiento de aeronaves o aeronavegabilidad continuada adicionales a las indicadas en el apartado siguiente.
- Demostrar conocimiento en profundidad de los requisitos y procedimientos operacionales, de las especificaciones de operaciones incluidas en el AOC, de las partes relevantes a su área de responsabilidad del Manual de Operaciones y la Memoria de Gestión de la Aeronavegabilidad Continuada.
- Demostrar conocimiento en profundidad del contrato de gestión de la aeronavegabilidad, la armonización de los sistemas de gestión y de los procedimientos de interrelación entre AOC y CAMO.
- Demostrar conocimiento de principios de Factores Humanos y sistemas de gestión, incluyendo el control de conformidad, basados en los Reglamentos de la UE y el Anexo 19 de la OACI.
- Demostrar conocimiento de las flotas relevantes del operador, obtenidas como mínimo por realización de un curso de familiarización de la flota, según Parte-66, impartido por una organización Parte-147, el fabricante o la CAMO.

6.1.2. Experiencia previa

- Se considerará favorablemente la experiencia previa apropiada como gestor en una organización comparable.

Se considera apropiado que esta experiencia sea de al menos un año, aunque no necesariamente en una organización del sector aeronáutico. El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización.

- Cinco años de experiencia previa en trabajos relevantes al cargo que ocupa, de los cuales dos deben haber sido en la industria aeronáutica, en un cargo apropiado; esta experiencia en la industria aeronáutica debe llevar aparejada la práctica en la aplicación de las normas de seguridad en aviación y prácticas operacionales seguras.

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, lo cual se considera la situación ideal, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión.

6.2. Operadores con CAMO propia no requerida

Si el operador no requiere una CAMO propia, según Reglamento (CE) 1008/2008, el Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad debe cumplir con los siguientes requisitos.

6.2.1. Formación

- El Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad no requiere titulación, aunque se valorará positivamente en caso de tener titulación relacionada con el mantenimiento y la aeronavegabilidad continuada de aeronaves; tales como Ingeniero Aeronáutico, Ingeniero Técnico Aeronáutico, Técnico de Mantenimiento de Aeronaves o Licencia de Tripulación de Vuelo.
- Demostrar conocimiento del Reglamento (UE) 1321/2014 y de otros requisitos asociados que sean de aplicación al Mantenimiento de la Aeronavegabilidad de las aeronaves que opera el AOC.
- Demostrar conocimiento del Programa de Mantenimiento de las aeronaves que opera el AOC.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las partes del Manual de Operaciones que son relevantes a su área de responsabilidad.
- Estar familiarizado con los sistemas de gestión, preferiblemente en el área de la aviación. Deberá demostrar conocimiento de su papel en el sistema de gestión del operador y haber recibido la formación en gestión de la seguridad que definida en el Manual de Operaciones para este puesto.

6.2.2. Experiencia previa

- Se considerará favorablemente la experiencia previa apropiada como gestor en una organización comparable.

Se considera apropiado que esta experiencia sea de al menos un año, aunque no necesariamente en una organización del sector aeronáutico. El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización.

- Se considerará favorablemente la experiencia relevante en la industria del mantenimiento aeronáutico.

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, lo cual se considera la situación ideal, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión.

7. EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL RESPONSABLE

La comprobación del cumplimiento de los requisitos se realizará inicialmente mediante el análisis de los registros acreditativos presentados. La documentación presentada se realizará mediante copias compulsadas u originales de las mismas. En caso de que el responsable propuesto realice actividades en un operador distinto, se debe aportar una declaración firmada detallando las mismas.

La gestión del cambio motivada por la modificación de alguno de los cargos responsables deberá documentar el proceso seguido por el operador para la propuesta del nuevo candidato, entre ellas:

- la identificación de la necesidad de cambio de responsable,
- la selección del personal,
- la evaluación de las aptitudes,
- la comprobación de cumplimiento de requisitos normativos y del Manual de Operaciones, en materia de cualificación y experiencia,
- el análisis del plan de producción del candidato y del personal de apoyo, si aplica,
- el proceso de toma de posesión del cargo, como puede ser el apoyo inicial en adjuntos o en otro personal de la organización,
- la solicitud de aprobación a la autoridad.

Siempre que se hayan identificado peligros, la gestión del cambio debe ir acompañada del análisis de riesgo asociado al cambio de responsable, junto con las medidas de mitigación consideradas para minimizar dichos riesgos, conforme a ORO.GEN.130(b) y AMC1 ORO.GEN.130(b). El operador debe demostrar que mientras estos peligros se encuentren abiertos hace el seguimiento de los mismos. En todo caso la gestión del cambio siempre debe ser adjuntada a la solicitud.

En aquellos casos en los que AESA lo considere necesario, los candidatos serán convocados a una reunión, en la que se podrán realizar preguntas relativas a la formación y experiencia, haciendo incidencia en las áreas de conocimiento específicas al cargo en cuestión.

Se valorará la implicación en la empresa, así como en la aplicación de buenas prácticas de todas las personas propuestas para ocupar un cargo de los recogidos en esta guía. Además, se valorará su capacidad para desarrollar procedimientos y nuevas operativas ante una posible ampliación en las operaciones del AOC.