

# Utilización de aeronaves de un AOC para operaciones que no sean CAT





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

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
REG. (UE) 965/2012	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 SEGURIDAD AÉREA DE LA UNIÓN EUROPEA, Y POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) NO 2111/2005, (CE) NO 1008/2008, (UE) NO 996/2010, (UE) NO 376/2014 Y DIRECTIVAS 2014/30/UE Y 2014/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, Y DEROGA EL REGLAMENTO (CE) NO 552/2004 Y (CE) NO 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y DEL REGLAMENTO (CEE) NO 3922/91 DEL CONSEJO.
OPS-AOC-P01	EMISIÓN Y SUPERVISIÓN DEL CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (AOC)

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO ( <i>AIR OPERATOR CERTIFICATE</i> )
ATC	CONTROL DE TRÁFICO AÉREO ( <i>AIR TRAFFIC CONTROL</i> )
ATO	ORGANIZACIÓN DE ENTRENAMIENTO APROBADA ( <i>APPROVED TRAINING ORGANISATION</i> )
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA ( <i>CONTINUOUS AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION</i> )
CAO	ORGANIZACIÓN COMBINADA DE AERONAVEGABILIDAD ( <i>COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION</i> )
CAT	TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL ( <i>COMMERCIAL AIR TRANSPORT</i> )
CDL	LISTA DE DESVIACIONES DE LA CONFIGURACIÓN ( <i>CONFIGURATION DEVIATION LIST</i> )
DTO	ORGANIZACIÓN DE ENTRENAMIENTO DECLARADA ( <i>DECLARED TRAINING ORGANISATION</i> )
ETOPS	OPERACIONES CON AVIONES BIMOTORES DE ALCANCE EXTENDIDO (EXTENDED RANGE WITH TWO-ENGINE AEROPLANES OPERATIONS)
FDP	PERIODO DE ACTIVIDAD DE VUELO ( <i>FLIGHT DUTY PERIOD</i> )
FTL	LÍMITES DE TIEMPO DE VUELO ( <i>FLIGHT TIME LIMITS</i> )
MEL	LISTA DE EQUIPAMIENTO MÍNIMO ( <i>MÍNIMUM EQUIPMENT LIST</i> )
MMEL	LISTA MAESTRA DE EQUIPAMIENTO MÍNIMO ( <i>MASTER MÍNIMUM EQUIPMENT LIST</i> )
NCC	OPERACIONES NO COMERCIALES CON AERONAVES COMPLEJAS ( <i>NON-COMMERCIAL OPERATIONS WITH COMPLEX MOTOR-POWERED AIRCRAFT</i> )
NCO	OPERACIONES NO COMERCIALES CON AERONAVES NO COMPLEJAS ( <i>NON-COMMERCIAL OPERATIONS WITH OTHER THAN COMPLEX MOTOR-POWERED AIRCRAFT</i> )
PVO	PLAN DE VUELO OPERACIONAL
SPA	OPERACIONES CON APROBACIÓN ESPECÍFICA ( <i>SPECIFIC APPROVAL OPERATIONS</i> )
SPO	OPERACIONES ESPECIALIZADOS ( <i>SPECIALISED OPERATION</i> )

## ÍNDICE

<b>1. OBJETO Y ALCANCE.....</b>	<b>5</b>
<b>2. SOLICITUD .....</b>	<b>5</b>
<b>3. OPERACIONES NO COMERCIALES DE UN TITULAR DE UN AOC CON UNA AERONAVE INCLUIDA EN SU AOC. ORO.AOC.125 .....</b>	<b>6</b>
3.1.    Ámbito de aplicación .....	6
3.2.    Requisitos generales.....	6
3.3.    Contenido Manual de Operaciones.....	6
3.3.1. <i>Sistema de gestión de riesgos.....</i>	7
3.4.    MEL .....	9
3.5.    Aprobaciones específicas.....	9
3.6.    Limitaciones del tiempo de vuelo y actividad.....	9
<b>4. UTILIZACIÓN DE AERONAVES QUE FIGURAN EN UN AOC PARA OPERACIONES NO COMERCIALES Y OPERACIONES ESPECIALIZADAS. ORO.GEN.310 .....</b>	<b>10</b>
4.1.    Introducción.....	10
4.2.    Ámbito de aplicación .....	10
4.3.    Titular del AOC realiza operaciones especializadas.....	12
4.3.1. <i>Requisitos generales .....</i>	12
4.3.2. <i>Requisitos de aeronavegabilidad .....</i>	13
4.3.3.  MEL .....	13
4.3.4. <i>Aprobaciones específicas .....</i>	13
4.4.    Titular del AOC cede su aeronave a otro operador para NCC/NCO/SPO o ATO/DTO .....	14
4.4.1. <i>Requisitos del titular del AOC.....</i>	14
4.4.2. <i>Procedimiento de cesión de aeronave a una ATO .....</i>	15
4.4.3. <i>Requisitos para el operador que utilice la aeronave para operaciones NCC y SPO.....</i>	17
4.4.4. <i>Requisitos para el operador que utilice la aeronave para operaciones NCO .....</i>	18
4.4.5. <i>Requisitos de aeronavegabilidad .....</i>	19
4.4.6.  MEL .....	19
4.4.7. <i>Aprobaciones específicas .....</i>	20
<b>5. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN .....</b>	<b>20</b>

## 1. OBJETO Y ALCANCE

Se ofrece en esta guía una orientación sobre el proceso a seguir a la hora de solicitar la aprobación que permite la utilización de aeronaves que figuran en un AOC para operaciones no comerciales y operaciones especializadas de acuerdo con el requisito ORO.GEN.310; y con el NCO.GEN.104 para utilización de tales aeronaves por un operador NCO; y de notificar la realización de operaciones no comerciales por un titular de un AOC con una aeronave incluida en su AOC, ORO.AOC.125.

Además, la guía facilita al inspector la comprensión de la regulación y el proceso de aprobación; en ningún caso sustituye a la regulación, que debería cumplirse a satisfacción del inspector para la recomendación/emisión de la aprobación.

La guía inicialmente trata sobre el requisito ORO.AOC.125, en el que se detallan los requisitos que tiene que cumplir el titular del AOC cuando explota sus aeronaves con fines no comerciales, de conformidad con el Anexo VI (Parte NCC) o el Anexo VII (Parte NCO).

Finalmente se recoge el contenido del requisito ORO.GEN.310, el cual se divide en dos apartados principales:

- Requisitos para que el titular del AOC pueda utilizar las aeronaves como operador declarado para operaciones especializadas.
- Requisitos para que el titular del AOC pueda ceder su aeronave a otro operador para que realice operaciones NCC, NCO y SPO o ATO/DTO.

## 2. SOLICITUD

El titular de un AOC que quiera realizar operaciones no comerciales con una aeronave incluida en su AOC, ORO.AOC.125, no precisa obtener aprobación previa de la AESA, pero deberá describir la operación en su Manual de Operaciones Parte A Sección 8.7.

El operador deberá presentar al menos:

- Formato de notificación de cambio **OPS-AOC-P01-F088**.
- Partes modificadas del Manual de Operaciones.
- Plan de implementación de acuerdo con su procedimiento de gestión del cambio aprobado. Este plan debe incorporar un análisis de riesgos.

El titular de un AOC que quiera realizar operaciones especializadas con sus aeronaves o cederlas a otro operador para la realización de operaciones no comerciales, sin necesidad de eliminar dichas aeronaves del AOC de acuerdo con el ORO.GEN.310, deberá obtener aprobación previa de la AESA.

El operador deberá presentar al menos:

- Formato de solicitud AOC **OPS-AOC-P01-F001** incluyendo su **Anexo III**, recomendándose la presentación previa del formato de pre-solicitud **OPS-AOC-P01-F087**.
- Partes modificadas del Manual de Operaciones.

- Procedimiento para la realización de tales operaciones si no estuviera completamente descrito en las partes modificadas del Manual de Operaciones.
- Plan de implementación de acuerdo con su procedimiento de gestión del cambio aprobado. Este plan debe incorporar un análisis de riesgos.

### **3. OPERACIONES NO COMERCIALES DE UN TITULAR DE UN AOC CON UNA AERONAVE INCLUIDA EN SU AOC. ORO.AOC.125**

#### **3.1. Ámbito de aplicación**

El requisito ORO.AOC.125 es de aplicación cuando el titular del AOC explota sus aeronaves con fines no comerciales, de conformidad con el Anexo VI (Parte NCC) o el Anexo VII (Parte NCO). Para realizar este tipo de operaciones, no es necesario tener una aprobación de AESA.

#### **3.2. Requisitos generales**

- El titular del AOC puede realizar operaciones no comerciales conforme a la Parte NCC o a la Parte NCO con una lista de aeronaves incluida en su Manual de Operaciones.
- El titular del AOC que realice operaciones NCC y NCO no está obligado a presentar la declaración prevista en ORO.DEC.100. Tampoco está obligado a presentar declaración en el caso de que realice vuelos de verificación de mantenimiento con aeronaves motopropulsadas complejas, cumpliendo la parte SPO, o no complejas, cumpliendo la parte NCO.
- Especificará el tipo de vuelo, tal como figure en el Manual de Operaciones, en los documentos relativos al vuelo; plan de vuelo operacional, hoja de carga y equivalentes.
- En cuanto a los tiempos de vuelo y actividad, AMC1 ORO.AOC.125(a), cuando una tripulación haga series de vuelos que combinen operaciones de transporte aéreo comercial con operaciones no comerciales, NCC/NCO, la operación combinada deberá cumplir también, con los requisitos de periodos de actividad y tiempos de vuelo detallados en el requisito ORO.FTL.210 "Tiempo de vuelo y periodos de actividad" o con la Subparte Q en los casos que sea de aplicación, para asegurar el cumplimiento con la Subparte FTL para cualquier operación de transporte aéreo comercial. Además, la realización de operaciones combinadas, debe estar incluida en la gestión de riesgos del operador para asegurar que la fatiga derivada de tales operaciones no afecta a la operación de transporte aéreo comercial. Ver apartado 3.6.

#### **3.3. Contenido Manual de Operaciones**

El Manual de Operaciones Parte A Sección 8.7, deberá describir detalladamente las operaciones no comerciales que va a realizar, en particular:

- La identificación de los requisitos aplicables.
- Diferencias en procedimientos operativos empleados en operaciones de transporte aéreo comercial y en las operaciones no comerciales. El titular del AOC debe optar por una de las siguientes opciones para las operaciones no comerciales, AMC2 ORO.AOC.125(a):
  - Usar los mismos procedimientos que para transporte aéreo comercial. En este caso, tendrá que cumplir con la parte CAT e indicar esta opción en el Manual de Operaciones.
  - Utilizar procedimientos diferentes a los empleados en las operaciones de transporte aéreo comercial. En este caso, el operador debe cumplir con la Parte ORO, excepto Subparte DEC, y la Parte NCC para aeronave motopropulsadas complejas o la Parte NCO para aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas. Además, tendrá que cumplir con lo indicado en el apartado 3.3.1 en relación con su sistema de gestión.
- Medios para garantizar que el personal que participe en las operaciones conoce los procedimientos asociados.

En el GM1 ORO.AOC.125(a)(2) se incluye una lista de elementos aplicables a la operación no comercial que pueden ser diferentes a los empleados en las operaciones de transporte aéreo comercial. El titular del AOC empleará los requisitos más adecuados en base a su evaluación y mitigación de riesgos.

Se adjunta una lista no exhaustiva de elementos que el titular del AOC puede identificar y describir como diferente en su operación no comercial respecto de aquellos utilizados en transporte aéreo comercial y para los que las Partes ORO y NCC o la Parte NCO deberían aplicarse adecuadamente:

- Cualificación, entrenamiento y experiencia de los miembros de la tripulación, incluyendo competencia en ruta y aeródromo.
- Requisitos de composición de la tripulación de vuelo y de cabina de pasajeros:
  - Hay requisitos más exigentes para transporte aéreo comercial en cuanto a miembros de la tripulación, por ejemplo requisitos multipiloto o monopiloto.
  - El titular del AOC debería especificar el número mínimo de tripulantes de vuelo y de cabina de pasajeros y los requisitos de composición de la tripulación.
- Requisitos de combustible.
- Requisitos de performance.
- Instrumentos, datos y equipos en servicio y consideraciones relativas a la MEL.
- No ETOPS/ETOPS. ETOPS se aplica a transporte aéreo comercial, mientras que un vuelo operado de acuerdo a las partes NCC/NCO puede hacerse sin restricciones ETOPS.
- Vuelos no comerciales sin tripulación de cabina de pasajeros, ORO.CC.100(d) y AMC1 ORO.CC.100(d)(2). Esta operación está sujeta a aprobación adicional.

### **3.3.1. Sistema de gestión de riesgos**

En el caso de que el operador utilice para las operaciones no comerciales procedimientos operacionales diferentes a los utilizados para sus operaciones de transporte aéreo comercial,

deberá identificar los peligros, y evaluar y mitigar los riesgos asociados a cada tipo de operación no comercial, dentro de su sistema de gestión de riesgos, AMC1 ORO.AOC.125(a)(2).

Tendrá que considerar como mínimo los siguientes elementos:

- Perfil de vuelo; incluyendo las maniobras que tengan que ejecutarse, cualquier situación anormal simulada en vuelo, tareas y responsabilidades de los miembros de la tripulación.
- Aeronavegabilidad continuada, según sea aplicable. Esto incluye el caso cuando la aeronave es devuelta al titular después de haber sido utilizada por otro operador para operaciones de acuerdo con el ORO.GEN.310.
- Niveles de equipos y sistemas funcionales; MEL, CDL.
- Procedimientos operacionales, mínimos y criterios de despacho.
- Operación de un vuelo con propósito doble; por ejemplo, uso de un vuelo para situar una aeronave como vuelo de entrenamiento en línea o uso de un vuelo de comprobación de mantenimiento como vuelo de entrenamiento en línea.
- Aprobaciones específicas del titular del AOC.
- Limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso y fatiga acumulativa.
- Selección, composición y entrenamiento de las tripulaciones de vuelo y cabina de pasajeros.
- Operación multipiloto en transporte aéreo comercial frente a operación monopiloto cuando se opere conforme a las partes NCC o NCO.
- Vuelos ejecutados con tripulación que incluye tripulantes de otro operador, los cuáles no han completado un entrenamiento de familiarización y que pueden no estar habituados a los procedimientos operacionales del titular del AOC.
- Categorías de pasajeros a bordo, incluyendo cuando las operaciones no comerciales se llevan a cabo sin tripulación de cabina de pasajeros.

Además, en el caso de que se vayan a planificar vuelos con un nivel de riesgo incrementado, AMC2 ORO.AOC.125(a)(2), tendrá que considerar qué pilotos están implicados en la operación, cuál es el objetivo del vuelo y cómo se lleva a cabo la operación, qué procedimientos de vuelo se van a emplear. A la hora de preparar la operación no comercial, el titular del AOC deberá tener en cuenta los siguientes elementos según sean aplicables:

- *Briefing* prevuelo.
- Funciones y responsabilidades de los miembros de la tripulación de vuelo involucrados, reparto de tareas.
- Procedimientos operacionales especiales.
- Maniobras que tengan que ser ejecutadas en vuelo, velocidades máximas y mínimas y altitudes para todas las porciones del vuelo.
- Limitaciones operacionales.
- Riesgos potenciales y planes de contingencia.
- Espacio aéreo disponible adecuado y coordinación con el control de tránsito aéreo (ATC).



- Selección de miembros de la tripulación de vuelo.
- Entrenamiento adicional para la tripulación de vuelo a intervalos regulares con objeto de asegurar la experiencia reciente, considerando también un vuelo de perfil de riesgo similar en el simulador si fuera necesario.

### 3.4. MEL

La MEL debe contemplar las condiciones de despacho para operación CAT y NCC.

### 3.5. Aprobaciones específicas

Las aprobaciones específicas que han sido aprobadas dentro del AOC, son válidas también para las operaciones no comerciales, GM2 ORO.GEN.310.

### 3.6. Limitaciones del tiempo de vuelo y actividad

De acuerdo con el artículo 8.4 del Reglamento (UE) 965/2012 las operaciones no comerciales deben cumplir la normativa nacional relativa a limitación del tiempo de vuelo y actividad. Actualmente en España no existe tal normativa.

Entendiendo que las tripulaciones que van a llevar a cabo las operaciones no comerciales son las mismas que realizan las operaciones comerciales, deben observarse las limitaciones, aplicables a cada caso particular, incluidas en el ORO.FTL.210 “Tiempo de vuelo y periodos de actividad” y en el RD 1561/1995, sobre jornadas especiales de trabajo. Esta última disposición es legislación exclusivamente laboral, cuyo cumplimiento no está supervisado por la AESA.

Cuando en un mismo periodo de actividad se desarrollen operaciones CAT y NCC, se considerará lo siguiente:

- Si la operación NCC se realiza con anterioridad a la de CAT, aplican “requisitos CAT”. Es decir, cuenta como “*duty*” y también como “*flight duty*”; cualquier actividad antes de un FDP cuenta también como FDP si no hay un descanso entre medias.
- Si la operación NCC se realiza con posterioridad a la de CAT:
  - Cuenta a efectos de ORO.FTL.210.
  - El operador puede incumplir algún requisito de ORO.FTL si así lo tiene contemplado en Manual de Operaciones A.8.7, y para ello debe tener identificados peligros y evaluados y mitigados riesgos, según AMC1 ORO.AOC.125(a)(2).
  - Hasta que no termina la operación no comercial no empieza el descanso.
  - El descanso anterior al siguiente FDP debe ser como mínimo la actividad precedente, y todo es actividad; CAT y NCC.
- Si la operación NCC está aislada:
  - Cuenta a efectos de ORO.FTL.210.

- El descanso anterior al siguiente FDP debe ser como mínimo la actividad precedente, todo el tiempo de operación NCC es actividad.

## 4. UTILIZACIÓN DE AERONAVES QUE FIGURAN EN UN AOC PARA OPERACIONES NO COMERCIALES Y OPERACIONES ESPECIALIZADAS. ORO.GEN.310

### 4.1. Introducción

Antes de la publicación del Reglamento (UE) 2019/1384 que modifica el Reglamento (UE) 965/2012, el reglamento de operaciones no tenía en cuenta el hecho de que una aeronave pudiera llevar a cabo distintos tipos de operaciones durante su vida útil, usándose la aeronave por diferentes operadores y aplicando diferentes reglas operacionales. Es decir, una aeronave no podía utilizarse, por ejemplo, por la mañana por el titular del AOC para realizar un vuelo de transporte aéreo comercial, por la tarde por una organización de formación aprobada (ATO) para un vuelo de entrenamiento de acuerdo con la parte NCC, y la mañana siguiente por un operador de operaciones especializadas para realizar operación especializada comercial.

Para que este uso combinado fuera eficiente, en ocasiones, debería producirse en periodos muy cortos de tiempo; un día, una semana, etc. Este tipo de operación, antes de la entrada en vigor del Reglamento (UE) 2019/1384, no podía hacerse ya que requería sacar la aeronave del AOC para cada vuelo que realizaba un operador diferente, con todo lo que eso suponía en cuanto a planificación previa, implicación a la autoridad y modificación del AOC.

Por lo tanto, el objetivo principal del requisito ORO.GEN.310 es introducir disposiciones suficientemente flexibles que permitan el uso continuo de la misma aeronave por parte de operadores que realicen operaciones no comerciales o especializadas sin eliminar la aeronave del AOC, garantizando una supervisión eficaz de esas operaciones, sin afectar a su seguridad.

### 4.2. Ámbito de aplicación

El requisito ORO.GEN.310 es de aplicación cuando una aeronave incluida en el AOC de un operador, sin necesidad de modificar el AOC para extraerla del mismo temporalmente, es operada por:

1) El propio titular del AOC para operaciones especializadas

El titular del AOC, tendrá que haber presentado previamente una declaración que recoja sus operaciones especializadas, salvo que sea una operación especializada no comercial con aeronave no compleja. **Este será el caso del propio titular del AOC actuando como ATO o DTO.** Como excepción, se encuentran los vuelos de verificación de mantenimiento, que no necesitarán presentar una declaración. Los requisitos del titular del AOC se especifican en el apartado 4.3.

2) Por otros operadores; incluidas ATO o DTO; para operaciones NCC, NCO o SPO.

Es decir, el operador que utilice la aeronave podrá utilizarla para todo tipo de operaciones, excepto para transporte aéreo comercial. **Este será el caso del propio titular del AOC**

**actuando como ATO o DTO.** El operador no podrá utilizar la aeronave durante un periodo superior a 30 días seguidos.

Si el operador usa o pretende usar la aeronave durante un periodo superior a 30 días seguidos, no aplica el requisito ORO.GEN.310. Este caso se trata de una cesión en arrendamiento sin tripulación, que tiene que cumplir con el requisito ORO.AOC.110(e) y por el que se debe eliminar la aeronave del AOC del titular. Los requisitos del titular del AOC y del operador que utilice la aeronave, se especifican en el apartado 4.4.

El GM1 ORO.GEN.310 muestra a modo de ejemplo, los posibles escenarios a los que aplicaría el requisito ORO.GEN.310:

La aeronave incluida en el AOC de un operador puede ser utilizada por:

- a) El propio titular del AOC como:
  - Operador declarado para operaciones especializadas; comerciales o no comerciales, incluyendo las de alto riesgo; de acuerdo con la Parte ORO y la Parte SPO para operaciones con aeronaves complejas; si fuese actividad especializada no comercial con aeronave no compleja se llevaría a cabo conforme a la parte NCO y no sería preciso presentar declaración.
  - Una organización de entrenamiento aprobada (ATO) o declarada (DTO) para la realización de operaciones de acuerdo con la Parte NCC o la Parte NCO.
- b) Otro operador que es también titular de un AOC como:
  - Operador declarado para operaciones NCC de acuerdo con la Parte ORO y la Parte NCC.
  - Operador declarado para operaciones especializadas; comerciales o no comerciales, incluyendo las de alto riesgo; de acuerdo con la Parte ORO y la Parte SPO; si fuese SPO no comercial con aeronave no compleja se llevaría a cabo conforme a la Parte NCO, ver NCO.GEN.104, y no sería preciso presentar declaración.
  - Operador NCO de acuerdo con la Parte NCO.
  - Una organización de entrenamiento aprobada (ATO) o declarada (DTO) para la realización de operaciones de acuerdo con la Parte NCC o la Parte NCO.
- c) Un operador NCC de acuerdo con la Parte ORO y la Parte NCC.
- d) Un operador especializado; comercial o no comercial, incluyendo las de alto riesgo; de acuerdo con la Parte ORO y la Parte SPO.
- e) Un operador NCO de acuerdo con la Parte NCO.
- f) Un operador especializado que realiza operaciones no comerciales con aeronaves no complejas de acuerdo con la Parte NCO.
- g) Una organización de entrenamiento aprobada (ATO) o declarada (DTO), comercial o no comercial, para la realización de operaciones de acuerdo con la Parte NCC o la Parte NCO.

### 4.3. Titular del AOC realiza operaciones especializadas

El titular del AOC, puede utilizar sus aeronaves para la realización de operaciones especializadas; comerciales o no comerciales, incluyendo el caso de las operaciones de alto riesgo; sin sacar la aeronave de su AOC. Para este tipo de operaciones, el titular del AOC deberá cumplir con la Parte ORO y la Parte SPO; excepto que sean no comerciales con aeronave no compleja, en cuyo caso será de aplicación la Parte NCO. Por lo tanto, deberá presentar la declaración prevista en ORO.DEC.100 que incluya el tipo de operación especializada que va a realizar; excepto en los casos de operación no comercial con aeronaves no complejas. Además, en el caso de que vaya a realizar operaciones especializadas categorizadas como de alto riesgo<sup>1</sup>, deberá solicitar adicionalmente la autorización prevista en ORO.SPO.100.

De acuerdo con el requisito ORO.AOC.125(c), para las operaciones SPO correspondientes a los vuelos de verificación de mantenimiento, no es necesario presentar una declaración.

Los cargos responsables cuando el operador actúa como operador para operaciones especializadas, pueden ser los mismos que los especificados para operaciones de transporte aéreo comercial. Deben conocer la normativa aplicable a las operaciones especializadas y estar familiarizados con la operación.

Se recomienda incluir toda la información relativa a la operación especializada en un anexo al Manual de Operaciones.

#### 4.3.1. Requisitos generales

El titular del AOC debe cumplir con los requisitos ORO.GEN.310(e) y AMC1 ORO.GEN.310(b);(e):

- Indicar en su Manual de Operaciones:
  - Las marcas de matrícula de las aeronaves utilizadas para operaciones especializadas y tipo de operaciones que realizan.
  - Lista customizada de sucesos que deban ser notificados; puede estar particularizada para cada tipo de aeronave y para cada tipo de operación para la que se utiliza.
- Procedimiento para conocer y difundir entre el personal relevante qué tipo de operación se está llevando a cabo en cada momento y para llevar un registro de las operaciones que se realizan dentro del AOC y como operador declarado.
- Asegurarse de que la determinación de peligros, evaluación de riesgos y las medidas de mitigación abarcan todas las operaciones realizadas con esas aeronaves.

Además, como operador especializado, debe cumplir con el requisito ORO.GEN.310(f):

- Registrar en el sistema de registro técnico de la aeronave, además de los vuelos de transporte aéreo comercial, todos los vuelos que realice como operador especializado.

---

<sup>1</sup> La Resolución de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de 16 de febrero, BOE de 3 marzo de 2016, define las operaciones que han sido calificadas como operaciones comerciales especializadas de alto riesgo en España.

- No introducir cambios en los sistemas o en la configuración de la aeronave a la hora de realizar operaciones especializadas.
- Notificar a la CAMO o la CAO del titular del AOC cualquier defecto o avería técnica.
- Gestionar conforme a los procedimientos del AOC, las notificaciones de sucesos correspondientes a los vuelos efectuados con la aeronave en operaciones especializadas, realizados de conformidad con el Reglamento (UE) 376/2014 de notificación de sucesos y el Reglamento (UE) 2015/1018.

#### **4.3.2. Requisitos de aeronavegabilidad**

De acuerdo con el requisito ORO.GEN.310(d), la aeronavegabilidad continuada de la aeronave siempre será gestionada por la organización responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continuada, CAMO o CAO, del titular del certificado de operador aéreo en el que esté incluida la aeronave. Se entiende que en este caso no tiene sentido que haya un contrato como el que se indica en el apartado 4.4.4.

En el Manual de Operaciones se deberán incluir los medios para instruir al personal en el procedimiento de aeronavegabilidad continuada que cubre el uso de la aeronave para operaciones especializadas; si se estima necesario también podría incluirse en el Manual de la organización responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continuada.

#### **4.3.3. MEL**

El titular de AOC es responsable de obtener la aprobación de la MEL para sus propias operaciones, y que cubra todas las aeronaves que opera.

Para incluir operaciones SPO hay dos opciones:

- Particularizar la MEL aprobada para CAT ampliando el ámbito a SPO y adaptando todas las entradas necesarias de la matrícula o matrículas que vayan a hacer SPO, desdoblado o creando entradas en la MEL y particularizando según proceda. Este documento deberá ser un nuevo estado de Revisión sobre la MEL ya aprobada para CAT y deberá solicitarse su aprobación.
- Solicitar una aprobación MEL adicional que recoja el otro tipo de operación y la matrícula o matrículas que lo realizan exclusivamente. Esta MEL debería ser una Revisión Inicial; independiente de la aprobada para CAT; hecha a partir de la MEL aprobada para CAT y particularizando según proceda. En este caso habría que utilizar en cada vuelo la MEL correspondiente al tipo de operación que se vaya a realizar.

En el caso de las operaciones no comerciales con aeronaves distintas de las motopropulsadas complejas, no es necesaria la aprobación de una MEL.

#### **4.3.4. Aprobaciones específicas**

Cuando el titular del AOC realiza operaciones especializadas como operador declarado, se pueden dar tres casos, GM2 ORO.GEN.310:

- Si las aprobaciones específicas necesarias para realizar las operaciones especializadas ya están incluidas en las especificaciones operacionales del AOC para esa misma aeronave, no es necesario solicitar de nuevo la aprobación; no es necesario duplicarlas.
- Si las aprobaciones específicas aplicables para las operaciones especializadas son parcialmente diferentes de las ya aprobadas en las especificaciones operacionales del AOC para esa aeronave, deberá solicitarse a la autoridad la extensión de las aprobaciones específicas con objeto de que cubran los diferentes aspectos involucrados en la operación especializada o en el entrenamiento del personal relevante.
- Si las aprobaciones específicas para las operaciones especializadas, no son las mismas que las incluidas en las especificaciones operacionales del AOC, el operador tiene que solicitar a la autoridad la aprobación conforme a la Parte SPA. Se presentarán a la autoridad todas las evidencias requeridas para la aprobación específica: requisitos de aeronavegabilidad, equipamiento, procedimientos operacionales, programas de entrenamiento, etc.

#### **4.4. Titular del AOC cede su aeronave a otro operador para NCC/NCO/SPO o ATO/DTO**

El titular del AOC y el operador que vaya a utilizar la aeronave para operaciones NCC, NCO o SPO o como ATO/DTO, tienen que establecer un procedimiento. El procedimiento estará incluido en el Manual de Operaciones, Parte A Sección 13, Arrendamiento y operaciones de AOC por un tercero, del titular del AOC y del operador de la aeronave, o en un contrato entre ambos. Este procedimiento tiene que:

- 1) Determinar claramente qué operador es responsable del control operativo de cada vuelo y describa cómo será la transferencia del control operativo entre ellos.
- 2) Describa el procedimiento de transferencia de la aeronave una vez haya sido devuelta al titular del AOC.
- 3) Los operadores deberán cumplir con el requisito ORO.GEN.220 en materia de mantenimiento de los registros relativos a dicho contrato.

Este procedimiento debe presentarse a la autoridad para su aprobación previa, y es uno de los cambios que requieren aprobación previa de acuerdo con el requisito ORO.GEN.130; ver también GM1 ORO.GEN.130(b) (e).

##### **4.4.1. Requisitos del titular del AOC**

###### **4.4.1.1. Procedimiento**

- El titular del AOC es el encargado de presentar el procedimiento, o contrato, a la autoridad competente para su aprobación previa.
- Acordar con AESA los medios y la frecuencia con las que se comunicará información sobre la transferencia del control operativo. Los cambios de control operativo se tratarán de acuerdo con el requisito ORO.GEN.130(c), debe notificarse el cambio, que no requiere aprobación previa, mediante el formato **OPS-AOC-P01-F088**.

- El titular del AOC, será el encargado de establecer el modelo del contrato y se lo proporcionará a los operadores que vayan a utilizar su aeronave.
- Comunicar el procedimiento al personal pertinente.
- Mantenerse informado y llevar un registro del operador que tiene el control operativo en cada momento.
- Asegurarse que la determinación de peligros, evaluación de riesgos y medidas de mitigación abarca todas las operaciones que se realicen con la aeronave.
- Forma de asegurar que la “Especificación de Operaciones” no se lleva a bordo cuando otro operador usa la aeronave; y que vuelve a ir a bordo cuando el titular del AOC utiliza la aeronave.

#### **4.4.1.2. Manual de Operaciones**

El titular del AOC deberá incluir en su Manual de Operaciones Parte A Sección 8.7, la información siguiente:

- Las matrículas incluidas en su AOC que van a poder ser utilizadas por otros operadores.
- Tipos de operaciones que los otros operadores van a poder realizar con cada una de las matrículas. Para denominar los tipos de operaciones no comerciales, se recomienda utilizar el GM1 del artículo 2(1d) del Reglamento (UE) 965/2012.
- Cómo se informa al personal de qué operador es responsable del control operacional de cada vuelo.
- Lista customizada de sucesos que el otro operador tiene que reportar al responsable del AOC. Esta lista puede estar particularizada para cada tipo de aeronave y para cada tipo de operación para la que se utiliza. En el Manual de Operaciones Parte A Sección 3 deberá hacerse referencia a esta lista.
- Cuando sea posible se deberá incluir lo siguiente:
  - Aeronaves que utiliza propio titular del AOC para operaciones realizadas como un operador SPO o ATO/DTO.
  - Aeronaves incluidas en su AOC que utilizarán otros operadores.
  - El nombre de los otros operadores.
  - La frecuencia con la que estos usarán la aeronave.

En los casos en que el operador decida no incluir esta información en el Manual de Operaciones, siempre tendrá que existir un contrato en el que se incluirá esta información.

#### **4.4.2. Procedimiento de cesión de aeronave a una ATO**

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

##### **4.4.2.1. Proceso formal de solicitud desde la ATO al AOC de la aeronave para entrenamiento**

- Se debe especificar en los manuales el procedimiento a seguir para realizar la solicitud:
  - Solicitud de aeronave; responsable, medio.



- Confirmación de disponibilidad.
- Notificación a AESA mediante “Notificación curso ATO”.
- Comprobar que el MO de la ATO incluye a la aeronave, en caso contrario hay que incluirla.

#### **4.4.2.2. Proceso de aprobación de la aeronave por parte de la ATO. ORO. GEN.310(b)**

- Definir la figura responsable de la verificación.
- Verificación de idoneidad de la aeronave para las condiciones de entrenamiento por parte del personal técnico de la ATO de los siguientes requisitos:
  - La aeronave es controlada por una CAMO/CAO.
  - El mantenimiento está cubierto por contrato de acuerdo con CAMO.A.315(c).
  - Certificado de aeronavegabilidad (AC) y certificado de revisión de la aeronavegabilidad (ARC) en vigor.
  - Programa de mantenimiento aprobado (AMP) en vigor.
  - Si la aeronave pertenece a otro operador con el que tenga acuerdo, hay que comprobar que el acuerdo es válido y este acuerdo debe regular claramente el procedimiento de transferencia, el procedimiento de devolución y el intercambio de información; notificación de cambios, datos de vuelo, etc.
  - Documentos a bordo según manual y NCC.GEN.140.
  - Revisión positiva del TLB.
  - Seguro, debe cubrir el riesgo por formación.
  - El MO de la ATO incluye la aeronave.

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

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

#### **4.4.2.3. Proceso de devolución de la aeronave al AOC. ORO.GEN.310(b),(f)**

- Definir la figura responsable de la devolución de la aeronave.
- El formato de devolución de la aeronave debe recoger los siguientes puntos y debe incluir el nombre, ficha y firma del responsable de la verificación:
  - Todos los vuelos efectuados han sido registrados en el TLB.
  - No se han introducido cambios en los sistemas o configuración de la aeronave.



- Cualquier defecto o avería ha sido notificada a la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad.
- Se adjunta copias para el AOC de cualquier notificación de sucesos relacionada con los vuelos efectuados con la aeronave.
- Inspección exterior satisfactoria.

#### **4.4.2.4. Procesos intermedios de coordinación entre ambas organizaciones**

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

#### **4.4.3. Requisitos para el operador que utilice la aeronave para operaciones NCC y SPO**

El operador que utilice una aeronave incluida en un AOC para realizar operaciones incluidas en el Anexo VI (Parte NCC) y en el Anexo VIII (Parte SPO), tiene que cumplir con el requisito ORO.GEN.310(f):

- Registrar en el sistema de registro técnico de la aeronave de la aeronave del titular del AOC todos los vuelos que realice.
- Asegurar que el procedimiento se comunica al personal pertinente.
- No introducir cambios en los sistemas o en la configuración de la aeronave del titular del AOC.
- Notificar a la CAMO o la CAO del titular del AOC cualquier defecto o avería técnica que se produzca mientras la aeronave esté bajo su control operativo.
- Remitir al titular del AOC una copia de las notificaciones de sucesos relacionada con los vuelos efectuados con la aeronave, realizados de conformidad con el Reglamento (UE) 376/2014 de notificación de sucesos y el Reglamento (UE) 2015/1018.
- Introducir en su procedimiento:
  - Descripción de cómo comunica la transferencia del control operativo; incluyendo cómo, cuándo y a quién se comunica la información.
  - Descripción de las responsabilidades específicas que supone tener el control operacional de una aeronave incluida en el AOC de otro operador.

- Descripción de los medios para asegurar que el personal está instruido para:
  - Contactar con la CAMO o la CAO del titular del AOC ante cualquier defecto o fallo técnico que ocurra antes o durante la operación. Esta información tiene que transmitirse al titular del AOC antes de que se use la aeronave para el siguiente vuelo. Esta información debe ser acorde a la incluida en las entradas del registro técnico de la aeronave.
  - Reportar sucesos de acuerdo a la normativa aplicable y a sus procedimientos internos.
- La lista customizada de sucesos proporcionada por el titular del AOC. El operador debe usar esta lista para informar al titular del AOC de los eventos relacionados con la seguridad que ocurran cuando la aeronave está bajo su control operativo.

#### **4.4.4. Requisitos para el operador que utilice la aeronave para operaciones NCO**

El requisito NCO.GEN.104 es de aplicación cuando el operador que utiliza la aeronave para realizar operaciones no comerciales con aeronaves no complejas, ya sean operaciones especializadas o no especializadas. En este caso, el procedimiento que siga el operador NCO se incluirá en el contrato entre el titular del AOC y el operador NCO, ya que este tipo de operadores no tienen la obligación de disponer de un Manual de operaciones.

Para cumplir con el requisito es necesario:

- Introducir en su procedimiento:
  - Cómo se informa del procedimiento al personal relevante.
  - Cómo se produce la transferencia del control operativo entre el titular del AOC y el operador NCO, cómo, cuándo y a quién se comunica la información.
  - Descripción del procedimiento de transferencia de la aeronave una vez haya sido devuelta al titular del AOC.
  - Cómo se informa al personal de qué operador es responsable del control operacional de cada vuelo.
  - Descripción de los medios para asegurar que el personal está instruido para:
    - Contactar con la CAMO o CAO del titular del AOC ante cualquier defecto o fallo técnico que ocurra antes o durante la operación. Esta información tiene que transmitirse al titular del AOC antes de que se use la aeronave para el siguiente vuelo. Esta información debe ser acorde a la incluida en las entradas del registro técnico de la aeronave.
    - Reportar sucesos de acuerdo a la normativa aplicable y a sus procedimientos internos.
  - Cómo se tratan los fallos y defectos identificados antes del vuelo.
- El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave será gestionado por la CAMO o la CAO de la aeronave incluida en el AOC, de conformidad con el Reglamento (UE) 1321/2014.

- Todos los vuelos efectuados bajo su control operativo se registran en el sistema de registro técnico de la aeronave; por ejemplo, TLB.
- No se introducen cambios en los sistemas o la configuración de la aeronave.
- Se notifica a la CAMO o la CAO, inmediatamente después de terminado el vuelo, cualquier defecto o avería técnica que se produzca mientras la aeronave esté bajo su control operativo.
- Remitir al titular del AOC una copia de las notificaciones de sucesos relacionada con los vuelos efectuados con la aeronave, realizados de conformidad con el Reglamento (UE) 376/2014 de notificación de sucesos y el Reglamento (UE) 2015/1018.

#### **4.4.5. Requisitos de aeronavegabilidad**

De acuerdo con el requisito ORO.GEN.310(d), el mantenimiento de aeronavegabilidad de la aeronave siempre será gestionado por la organización responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad; CAMO o CAO; del titular del certificado de operador aéreo en el que esté incluida la aeronave. Es decir, no es posible cambiar de CAMO o CAO con el cambio del control operativo, ni el otro operador puede utilizar su propia CAMO o CAO.

Además, en el material guía relativo a este requisito, se indica que el operador que utiliza la aeronave y la CAMO o CAO deben tener un contrato por escrito, que asegure que la información relevante de seguridad relativa al mantenimiento de la aeronave, se transmite de forma correcta entre los diferentes operadores que usan la misma aeronave para diferentes tipos de operación y la CAMO o CAO del titular del AOC.

Este contrato es especialmente importante para las NCO porque en estos casos el operador no tiene la obligación de tener un Manual de Operaciones. En estos casos, el contrato es lo que asegurará que toda la información importante relativa a la seguridad se transmite entre la CAMO o CAO del operador con AOC y el operador NCO. El contrato se elaborará de acuerdo con las instrucciones incluidas en el Apéndice I de la Parte M, o Apéndice I de la parte ML, del Reglamento (UE) 1321/2014. En este apéndice se indica que una copia de este contrato firmado por ambas partes tiene que ser enviado a la autoridad en caso de que se lo solicite.

En el Manual de Operaciones se deberán incluir los medios para instruir al personal en el procedimiento de aeronavegabilidad continuada que cubre el uso de la aeronave por otros operadores; si se estima necesario también podría incluirse en el manual de la organización responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continuada.

#### **4.4.6. MEL**

La lista de equipamiento mínimo se trata en el requisito GM2 ORO.GEN.310. El operador que use la aeronave incluida en el AOC de otro operador, es responsable de obtener la aprobación de la MEL para sus propias operaciones, y que cubra todas las aeronaves que opera. Con la excepción de los casos NCO y operación especializada no comercial con aeronave no compleja.

Una vez obtenida la aprobación inicial de la MEL, para que en las subsiguientes cesiones de la aeronave, no se tenga que volver a tramitar como aprobación inicial, el operador debe mantener la MEL activa y actualizada conforme a la MMEL y al titular de AOC.



#### **4.4.7. Aprobaciones específicas**

En el caso de que vaya a ser otro operador el que realice la operación; independientemente de que tenga él mismo un AOC, una declaración o sea una organización de formación aprobada o declarada; tendrá que cumplir con la Parte SPA y solicitar la aprobación a la autoridad de las operaciones específicas necesarias para el tipo de operación que va a realizar con esa aeronave. Las aprobaciones aparecerán reflejadas en la lista de aprobaciones específicas.

## **5. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN**

Primera edición.