Agencia Estatal
de Seguridad Aérea

Guía para la implementación y supervisión de las Operaciones de Grupo (Group Operations – GO)

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

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

REFERENCIAS	
CÓDIGO	**TÍTULO**
DECISION Nº 2022/017/R	EXECUTIVE DIRECTOR DECISION 2022/017/R OF 2 SEPTEMBER 2022 ISSUING THE FOLLOWING: AMENDMENT 7 TO ISSUE 2 OF THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO ANNEX I (PART-M) TO COMMISSION REGULATION (EU) NO 1321/2014 'AMC & GM TO PART-M — ISSUE 2, AMENDMENT 7' AMENDMENT 3 TO ISSUE 1 OF THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO ANNEX VC (PART-CAMO) TO COMMISSION REGULATION (EU) NO 1321/2014 'AMC & GM TO PART-CAMO — ISSUE 1, AMENDMENT 3' AMENDMENT 22 TO ISSUE 2 OF THE ACCEPTABLE MEANS OF COMPLIANCE AND GUIDANCE MATERIAL TO ANNEX III (PART-ORO) TO COMMISSION REGULATION (EU) NO 965/2012 'AMC & GM TO PART-ORO — ISSUE 2, AMENDMENT 22' 'CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT IN A SINGLE AIR CARRIER BUSINESS GROUPING'
REG. 2022/410	REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2022/410 DE LA COMISIÓN DE 10 DE MARZO DE 2022 POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) N.O 1321/2014 EN LO QUE RESPECTA A LA GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD EN UNA ÚNICA AGRUPACIÓN EMPRESARIAL DE COMPAÑÍAS AÉREAS.
REG. 1321/2014	REGLAMENTO (UE) NO 1321/2014 DE LA COMISIÓN DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2014 SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS COMPONENTES Y EQUIPOS Y SOBRE LA APROBACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES Y PERSONAL QUE PARTICIPAN EN DICHAS TAREAS.
	Guidance for the oversight of group operations

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	**DESCRIPCIÓN**
AC	AUTORIDAD COMPETENTE
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO (AIR OPERATOR CERTIFICATE)
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD (CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION)
CAW	AERONAVEGABILIDAD CONTINUA (CONTINUING AIRWORTHINESS)
COA	ACUERDO DE SUPERVISIÓN COOPERATIVO (COOPERATIVE OVERSIGHT AGREEMENT)
EASA	AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA (EUROPEAN UNION AVIATION SAFETY AGENCY)
GO	OPERACIONES DE GRUPO (GROUP OPERATIONS)
EMs	ESTADOS MIEMBROS

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

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 5

2. OBJETO Y ALCANCE 5

3. DEFINICIONES 6

3.1. Agrupación empresarial 6

3.2. Armonización 6

4. DESARROLLO 6

4.1. Acuerdo de supervisión cooperativo (COA) 6

4.2. One single CAMO 7

4.2.1. Esquemas válidos y no válidos 7

4.3. Elementos necesarios que deben estar alineados en todos los AOCs para poder optar a un grupo de operaciones 9

4.3.1. Cambios derivados de los findings encontrados en las actividades de supervisión 9

4.3.2. Gestión de diferencias entre AOCs 10

4.3.3. Gestión de dry y wet lease en un grupo empresarial 10

4.3.4. Incorporación de un nuevo AOC 10

5. GUÍA POR CLUSTER DE REGLAS AIR OPS 11

5.1. Áreas de posibles sinergias por cada cluster. Prácticas consideradas no conformes 12

5.1.1. FTL 12

5.1.2. Sistema de Gestión 14

5.1.3. Entrenamiento de Tripulaciones 17

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

1. INTRODUCCIÓN

La definición más cercana para las Operaciones de Grupo (en adelante GO – Group Operations) es: dos o más operadores que forman parte de una única agrupación empresarial, cada una de las cuales tiene su sede principal en uno de los Estados miembros y es poseedora de un AOC.

Este tipo de operaciones son una realidad desde hace años, ya que el marco regulatorio actual no impide la implementación de este modelo de negocio, el cual representa una parte importante del tráfico aéreo comercial en la Unión Europea. Sin embargo, se han identificado varios desafíos a la hora de establecer límites y advertencias en la implementación de dichas operaciones, así como en el momento de garantizar un nivel de supervisión por parte de las Autoridades Competentes (AC) afectadas.

Algunos grupos han alcanzado un alto nivel de integración de sus sistemas de gestión de AOC, lo que ha dado lugar a operaciones armonizadas, con mayor eficiencia y flexibilidad. En muchos casos, un AOC "matriz" desempeña un papel destacado en la gestión financiera y el control operativo del otro AOC; y también proporciona servicios centralizados, como el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, la programación de la tripulación y la formación del personal.

Esa ganancia en eficiencia y flexibilidad en ocasiones se traduce en una mayor complejidad en la gestión de la integración y en la supervisión de las operaciones por parte de la Autoridad, particularmente en el caso de sub-contratación. En muchas configuraciones de este tipo de operaciones, se han detectado dificultades a la hora de identificar responsabilidades en cada sistema de gestión de AOC, aunque por reglamentación cada AOC es responsable de su propio sistema de gestión, incluso si todos siguen estándares, políticas o procedimientos comunes del grupo.

En noviembre de 2020, EASA decidió, con el apoyo de los Estados miembros, iniciar un proyecto conjunto para identificar los desafíos en la supervisión de las GO y proporcionar orientación al respecto.

2. OBJETO Y ALCANCE

El objeto de esta guía es proporcionar, tanto al personal inspector de AESA como a los operadores, orientación para la implementación y supervisión de las GO en el ámbito de las operaciones aéreas, donde los operadores que posean diferentes AOCs participen en una única agrupación empresarial.

Desde AESA se busca fomentar la implementación de dichas operaciones, basándose en las potenciales ventajas de las que pueden beneficiarse los operadores:

- Disminuir duplicidades (one single camo; reducciones derivadas de inspecciones, etc).
- Aumentar la competitividad de los operadores aéreos europeos frente a los no europeos.
- Implementar la interoperabilidad de las tripulaciones dentro del mismo grupo empresarial.

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

3. DEFINICIONES

3.1. Agrupación empresarial

No hay una definición formal sobre lo que es un Grupo de Operaciones en la normativa relevante de la UE. La definición relevante más cercana puede encontrarse en el Art.65 del Reglamento Base: Dos o más organizaciones que forman parte de una ánica agrupación de negociom cada una de las cuales tiene su principal lugar de negocio en estados miembros y cada una de ellas posée sus certificados correspondientes.

Nota: "'single air carrier business grouping' means a controlling undertaking and its controlled undertakings", and is based on Article 2(1)(b) of Directive 2009/38/EC8 .

3.2. Armonización

Un sistema de gestión armonizado tiene como objeto conciliar diferentes sistemas de gestión, es decir, cada AOC tiene su propio SMS que será aprobado individualmente por la Autoridad, siendo cada AOC responsable de su propio sistema de gestión.

Esto significa que entre sí los SMS no estarán integrados, pero sí armonizados, dando lugar a una buena correspondencia entre sí dentro del conjunto que componen.

Esto se consigue estableciendo estándares de grupo y un comité de gobernanza de grupo o similar.

4. DESARROLLO

Como se ha mencionado anteriormente, fomentar la implementación de las GO es una necesidad en el marco regulatorio actual, de manera que facilite tanto la actividad de las operaciones como la supervisión de las mismas, saliendo beneficiados ambos: Autoridad Competente y Operador.

4.1. Acuerdo de supervisión cooperativo (COA)

Para garantizar que las GO sean supervisadas adecuadamente, EASA recomienda que se establezca un acuerdo de supervisión cooperativo (Cooperative Oversight Agreement – COA) entre las Autoridades Competentes responsables de la certificación y supervisión de cada titular de AOC que formen parte de una agrupación empresarial única. Con el objetivo de facilitar tanto la supervisión como la implementación de las GO, EASA ha creado una guía en la cual se recogen los elementos que se recomiendan incluir en el COA.

Se recomienda acceder a dicha guía para ampliar la información.

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

Nota: Si los operadores con certificado AOC que pertenezcan a ese grupo tienen su principal lugar de negocio en territorio español, siendo así AESA la única Autoridad que gestiona sus operaciones, este punto no aplica.

4.2. One single CAMO

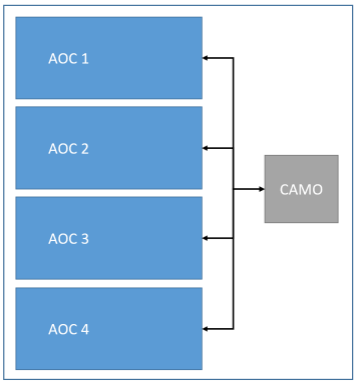
Es importante integrar el concepto de One Single CAMO en el concepto de Grupo de Operaciones, a la hora de la gestión armonizada de su Sistema de Gestión.

Para facilitar la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad tanto a los operadores aéreos como a la Autoridad Competente encargada de su supervisión, EASA ha publicado la ED Decision 2022/017/R y sus enmiendas. Esta Decision modifica los AMCs y GM del anexo I (Part M) y anexo Vc (Part-CAMO) del reglamento CAW, así como los AMCs y GM del anexo III (Part-ORO) del Reglamento (EU) 965/2012.

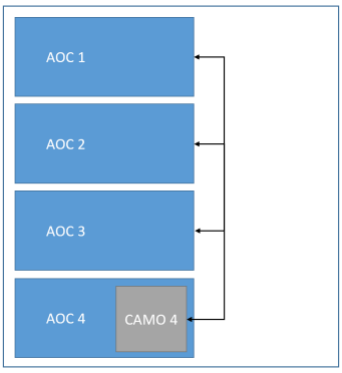
El cambio principal del reglamento recoge lo siguiente:

- Para aeronaves utilizadas por operadores aéreos con licencia de conformidad al Reglamento (CE) n.º 1008/2008, el operador deberá aprobarse como CAMO.
- No obstante a lo anterior, al menos dos operadores que formen parte de una misma agrupación empresarial de operadores aéreos, podrán utilizar la misma CAMO siempre y cuando cumplan una serie de requisitos:
    - La CAMO está aprobada y con alcance a las aeronaves objeto de gestión.
    - La CAMO tiene su sede principal en el territorio al que aplican los Tratados.
    - La CAMO forma parte de la misma agrupación empresarial de operadores aéreos.
    - Los operadores que no estén aprobados como CAMO, deberán firmar un contrato con una CAMO del grupo.
    - Los Sistemas de Gestión de los operadores y la CAMO con la que firmen el contrato deberán estar armonizados entre sí.

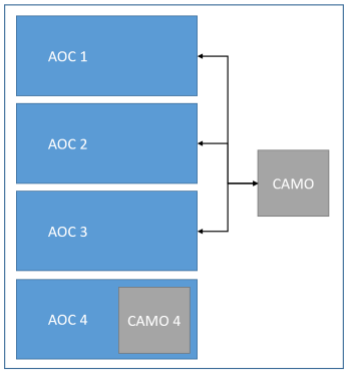
4.2.1. Esquemas válidos y no válidos



Todos contratan la misma CAMO fuera de sus AOCs.

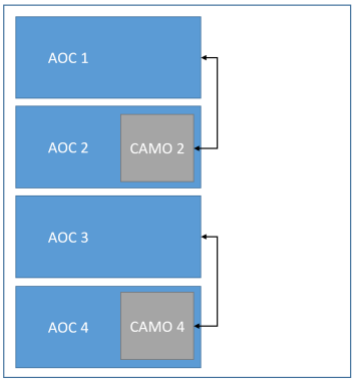


Un AOC es CAMO: todos los AOCs contratan esa CAMO.

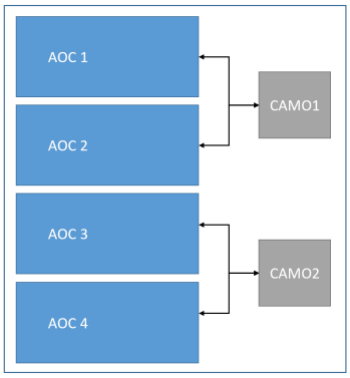


Un AOC es CAMO: el resto de AOCs contratan la misma CAMO fuera de sus AOCs.

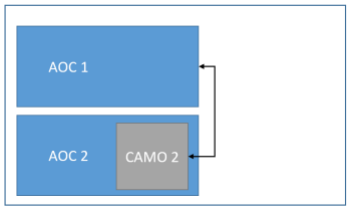
Cualquier copia total o parcial de este documento se considera copia no controlada y siempre deberá ser contrastada con el documento vigente en la Web



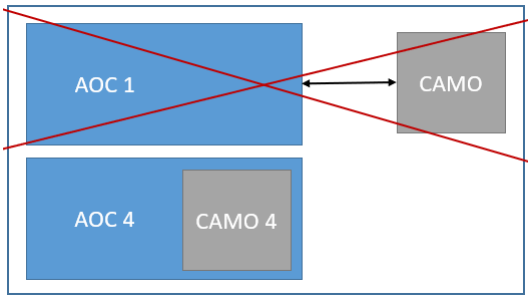
Algunos AOCs son CAMO: el resto de AOCs pueden contratar esos AOC+CAMO.



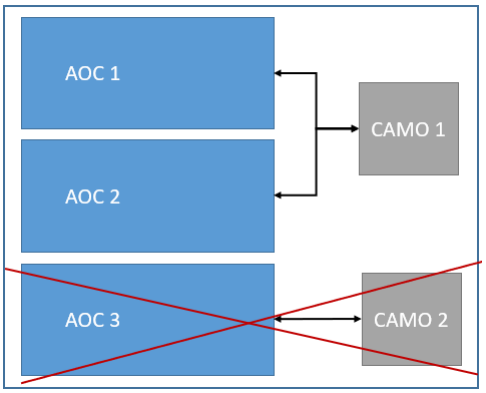
Varios AOCs contratan distintas CAMOs.



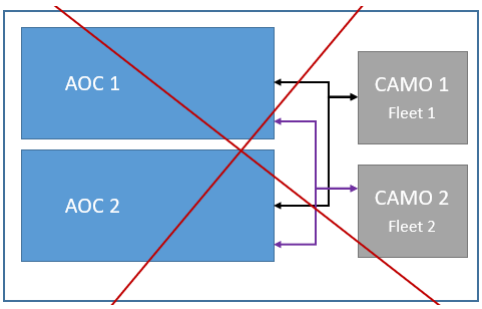
Un AOC es CAMO: otro AOC contrata esa CAMO.



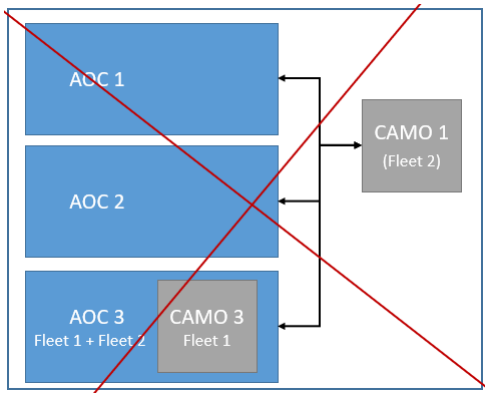
Grupo de 2 AOCs: si uno es CAMO, el otro no puede contratar otra CAMO.



Un AOC del grupo no puede contratar él solo una CAMO distinta al resto del grupo.



Cuando un AOC contrata una CAMO, debe estar contratada para la totalidad de aeronaves que opera ese AOC.



Cuando un AOC contrata una CAMO, debe estar contratada para la totalidad de aeronaves que opera ese AOC.

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

4.3. Elementos necesarios que deben estar alineados en todos los AOCs para poder optar a un grupo de operaciones

A continuación enumeraremos todos los elementos que deben tener en común todos los AOCs que deseen optar a ser GO, siempre bajo la premisa de que una mayor eficiencia es la consecuencia de hacer un uso compartido de los recursos en el contexto de la operación de grupo:

- Instauración de procedimientos comunes en todo el grupo que, a su vez, cada AOC utilizará en sus solicitudes de aprobación individuales y notificaciones de modificación de sus manuales.
- Empleo de los procesos de gestión del cambio de forma transversal en todos los AOCs, facilitando así el identificar posibles efectos adversos en la seguridad.
- Implantación de plazos comunes para la presentación de las revisiones del manual:
    - No sujetas a aprobación → garantizando suficiente tiempo en la presentación y una fecha de aplicabilidad común.
    - Sujetas a aprobación → emitiendo las respectivas aprobaciones con las mismas fechas de aplicabilidad.
- Evitar aquellas revisiones del manual que sean de aplicabilidad en un AOC y no en el resto de AOCs del grupo, esto podría dar lugar a un desajuste en sus procedimientos, equipos o estándares de entrenamiento.
- Empleo del mismo procedimiento de notificación de cambios para todos los AOCs del grupo Todos los operadores deberán recibir las notificaciones del cambio.
- Cualquier cambio o modificación sobre la documentación ya presentada que modifique la fecha de aplicabilidad, deberá consensuarse con todos los AOCs del grupo para mantener una fecha de aplicabilidad común.
- En el caso de que aplicara algún AltMoc al grupo, cualquier cambio en uno de los AOCs deberá estar coordinado con el resto de AOCs del grupo.

4.3.1. Cambios derivados de los findings encontrados en las actividades de supervisión

Todos aquellos findings encontrados en las actividades de supervision, podrían dar lugar a cambios en las áreas aplicables a las GO.

Por ello, es importante realizar una evaluación de impacto conjunta, favoreciendo la identificación de findings parecidos en todos los AOCs del grupo. De ser así, los AOCs deberán proponer acciones correctoras comunes y un período de implementación común.

Si cualquiera de estas acciones correctoras concluye en un cambio de los procedimientos, equipamiento de la aeronave o entrenamiento del personal, también deberá consensuarse una fecha de implementación común, con el objetivo de preserver la armonización del grupo.

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

4.3.2. *Gestión de diferencias entre AOCs*

Las diferencias entre AOCs siempre estarán presentes, incluso en grupos de flota única y totalmente integrados siempre habrá pequeñas diferencias. Estas diferencias pueden afectar a la armonización del grupo y hacer aún más compleja la gestión de los procedimientos, equipos de las aeronaves y entrenamiento del personal. Si, además, los AOCs operan diferentes tipos de aeronaves y tienen aprobadas diferentes áreas de operación, conseguir esta armonización puede resultar aún más difícil.

En todo caso, el objetivo final debería ser conseguir una alineación total, quedando únicamente diferencias irresolubles cuyo impacto debería evaluarse. Estas diferencias pueden afrontarse de diversas maneras:

- Un grupo empresarial, por ejemplo, puede decidir que los MO de cada AOC incluyan todas las disposiciones aplicables a cada AOC, aplicando un sistema de código de colores que facilite la identificación de su aplicabilidad.
- Si se utiliza EFB, las páginas del MO aplicables a cada AOC se pueden filtrar con una pestaña al acceder a la biblioteca de documentación técnica.
- En cualquier caso, el contenido del MO debe presentarse de manera que pueda ser utilizado sin dificultad por todos los miembros del grupo y que respete los principios de factores humanos según ORO.GEN.110(k).

Es aconsejable que el grupo establezca un protocolo válido para todos los AOCs, detallando cómo se gestiona y garantiza la armonización del grupo, respecto a la responsabilidad del sistema de gestión de cada AOC.

4.3.3. *Gestión de dry y wet lease en un grupo empresarial*

Los AOCs que pertenecen a un mismo grupo empresarial, generalmente operan con acuerdos dry lease y wet lease que son clave en su modelo de negocio.

Por ello, es importante recordar que cada operador con AOC debe dejar constancia en sus manuales de qué aeronaves opera. Una misma matrícula no puede hallarse en los manuales de varios AOCs.

De manera que, una aeronave que pertenezca a un AOC, podrá ser utilizada por otro AOC del grupo de acuerdo a los requisitos dry lease aplicables.

4.3.4. *Incorporación de un nuevo AOC*

En el caso de que un grupo empresarial desee añadir un nuevo AOC al grupo, las aeronaves, el personal o los manuales podrán transferirse de un AOC a otro con cambios muy limitados.

En este tipo de situaciones, la experiencia o trayectoria del nuevo operador podrá demostrarse en el proceso de solicitud de aprobación, reduciendo así el alcance de la supervisión. Cuando, por normativa, se exijan evidencias operacionales o un período de prueba, también podrá acreditarse a discreción.

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

5. GUÍA POR CLUSTER DE REGLAS AIR OPS

Existen ciertos grupos de reglas Air OPS que son relevantes para las G;, son el principal beneficio de los operadores aéreos que trabajen bajo un mismo grupo empresarial. Dicho grupo de reglas evolucionará con el tiempo y se podrán agregar nuevos grupos cuando se identifique que sea relevante en el contexto de estas operaciones:

- FTL,
- Sistema de Gestión,
- Entrenamiento de Tripulaciones.

Para cada grupo se proporciona la siguiente información:

i. Una descripción de la forma en que se pueden implementar las reglas en el contexto GO.

ii. Una lista de desafíos asociados con la verificación del cumplimiento por parte de la Autoridad de las normas aplicables.

iii. Soluciones recomendadas para que la Autoridad aborde los desafíos y cumpla con los requisitos de la Parte ARO relacionados con la certificación, las aprobaciones y la supervisión continua.

iv. Prácticas que se considerarían no conformes con los requisitos vigentes.

Dichas tablas están publicadas en la guía de EASA.

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

5.1. Áreas de posibles sinergias por cada cluster. Prácticas consideradas no conformes

A continuación se hace hincapié en las áreas en las que se pueden conseguir sinergias, a la vez que se enumeran las prácticas consideradas como no conformes para cada uno de los contextos.

5.1.1. FTL

5.1.1.1. Esquemas de especificación de tiempos de vuelo individuales (IFTSS) – ARO.OPS.230

Un grupo puede implementar un esquema FTL común; sin embargo, el IFTSS cubrirá las especificaciones individuales de la operación de cada miembro GO.

Prácticas consideradas como NO conformes
Incapacidad de un AOC dle GO para adaptar su propio esquema aprobado en función de las especificidades de su propia operación, debido a las limitaciones impuestas por el grupo.

5.1.1.2. Responsabilidades del operador en vuelo y limitaciones de tiempo de servicio y requisitos *de descanso – ORO.FTL.110*

Los miembros de GO y los miembros de la tripulación relacionados operan dentro del GO pero en diferentes tipos de operación (ACMI vs Programada). Horarios y tripulación comunes.

Prácticas consideradas como NO conformes
Los miembros de un GO no pueden proporcionar información suficiente y adecuada para permitir una supervisión efectiva por parte de AESA.

5.1.1.3. Home Base – ORO.FTL.200 / CS FTL.1.200

Idealmente, a un miembro de la tripulación se le debería asignar la misma base de operaciones para todos los operadores del GO. Sin embargo, las reglas actuales permiten que un miembro de la tripulación tenga asignada una base de operaciones diferente en función de a qué miembro del GO se la asigne.

Prácticas consideradas como NO conformes
Los AOC del grupo asignan a miembros de la tripulación diferentes Bases de Origen fuera de las limitaciones de la normativa, conduciendo a los miembros de la tripulación a estar fatigados, ya que pueden tener que viajar por su propia cuenta al cambiar de un operador a otro.

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

5.1.1.4. FDP y horarios de presentación de informes – ORO.FTL.205 / CS FTL.1.205 /ORO.FTL.210

Los miembros del GO pueden implementar diferentes tiempos de presentación como parte de su Roster.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u> Los miembros de GO no pueden proporcionar información suficiente y adecuada para permitir una supervisión efectiva por parte de AESA. Excesos de actividad debido a que operan entre diferentes miembros de GO con diferentes tiempos de presentación.

5.1.1.5. Formación en gestión de la fatiga – ORO.FTL.250

Todos los miembros de GO pueden utilizar el mismo entrenamiento en gestión de la fatiga.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u> Este entrenamiento armonizado en gestión de la fatiga en todo el GO que no cubre las diferencias específicas de los miembros del GO.

5.1.1.6. Gestión de Riesgos de Fatiga (FRM), Políticas y Procedimientos – ORO.FTL.120

Un FRM establecido de forma integrada y armonizada entre todos los miembros de GO.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u> - Un FRM de GO "integrado" de tal manera que difiere significativamente de lo que se describe en los Manuales de Operaciones. Además, existe la posibilidad de que no se pueda determinar ninguna responsabilidad. - Operador sin un FRM establecido que se beneficia del FRM de otro miembro de GO sin contar con la aprobación de AESA. - Informes confidenciales, de fatiga, etc., no procesados por la persona responsable.

5.1.1.7. Registros FTL – ORO.FTL.245

Se pueden aplicar soluciones y aplicaciones tecnológicas comunes para un almacenamiento y recuperación central eficaz de datos.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u> - AESA no tiene acceso a los registros requeridos. - Los operadores no mantienen registros FTL completos para miembros individuales de la tripulación, lo que impide obtener información completa sobre otras tareas (por ejemplo, autónomo o a tiempo parcial).

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

5.1.1.8. Imaginaria y funciones en el aeropuerto – ORO.FTL.225(f) / CS FTL.1.225(a)

Se pueden aplicar sistemáticamente en el GO políticas y procedimientos comunes en materia de imaginaria y funciones en el aeropuerto. (Esos procedimientos también deben asegurar que la combinación de imaginaria y FDP no provoque más de 18 horas de vigilia).

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u> Se establecen procedimientos relacionados con el tiempo de respuesta entre llamada y tiempo de reporte que no permite la llegada del tripulante desde su lugar de descanso hasta el punto de presentación designado dentro de un tiempo razonable.

5.1.1.9. Delayed Reporting – ORO.FTL.205(g) / CS FTL.1.205(d)

Se puede aplicar sistemáticamente una política común sobre retrasos en la presentación en el GO utilizando criterios armonizados.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u> Un miembro de GO tiene procedimientos de delayed reporting no alineados.

5.1.1.10. Discrecionalidad del comandante – ORO.FTL.205

Política común sobre discrecionalidad de los comandantes que se puede aplicar sistemáticamente en el GO utilizando criterios armonizados.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u> El miembro del GO no proporciona acceso al repositorio central al personal inspector de AESA.

5.1.2. Sistema de Gestión

5.1.2.1. Control de conformidad. POOL de auditorías y auditores – ORO.GEN.200(a)(6)

Un miembro de GO podría hacer uso de auditores de control de conformidad de otras entidades del grupo para realizar el seguimiento del cumplimiento de su plan de auditorías programadas. Además, los miembros de GO podrían hacer uso de las auditorías de los demás para cubrir su propia auditoría. Idealmente, todos los miembros de GO utilizan un Manual de Gestión integrado (o equivalente), aplicable a todos los miembros.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u> - Delegación de responsabilidad para establecer e implementar el programa de control de conformidad a otro miembro del GO. - El RCC de un miembro de GO que no tiene la documentación disponible relacionada con su programa FCC.

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

5.1.2.2. Control operacional – ORO.GEN.110 / ORO.GEN.205

Los miembros de GO podrían contratar actividades relacionadas con el control operativo a un centro de control operativo centralizado que les proporcione servicios.

Prácticas consideradas como NO conformes

- Un miembro de GO que delega la responsabilidad total sobre el control de sus operaciones a un centro de control operativo centralizado.
- La organización que gestiona el OCC centralizado se niega a abordar las especificidades de un miembro de GO (por ejemplo, porque representa solo una parte menor del volumen de actividad).

5.1.2.3. FDM – ORO.AOC.130 / ORO.GEN.205

Un grupo podría configurar un programa FDM en el que un miembro de GO procese todos los datos de FDM como una actividad contratada.

Prácticas consideradas como NO conformes

- No tener control sobre los datos de FDM ni sobre la personalización de los umbrales a nivel de miembro del GO.
- Responsables de FDM o GATE KEEPERS que tienen acceso a datos de la tripulación de vuelo que no pertenecen al personal de sus miembros GO sin un acuerdo con representantes del personal de todos los miembros de GO.

5.1.2.4. Actividades contratadas – Servicios en tierra – ORO.GEN.205 / ORO.GEN.215

Un miembro de GO puede operar vuelos para otro miembro de GO en virtud de un contrato de arrendamiento con tripulación (wet lease) utilizando el mismo operador en tierra (GRH). Todos los aviones en el grupo tienen los mismos colores distintivos (librea).

Prácticas consideradas como NO conformes

- El proveedor de GRH no puede identificar al miembro GO que opera el vuelo.
- El proveedor de GRH no tiene conocimiento de ningún procedimiento de asistencia en tierra específico de ningún miembro de GO.

5.1.2.5. Enfoque GO para la gestión de riesgos – ORO.GEN.200(a)(3)

Los miembros de GO comparten información de seguridad, incluidos peligros, riesgos y SPI. Los peligros para la seguridad, las evaluaciones de seguridad, el registro de riesgos, la matriz de riesgos y los datos de seguridad se utilizan en un contexto GO.

Prácticas consideradas como NO conformes

- Un miembro dle GO que utiliza un registro de riesgos no aplicable a sus actividades.
- Un miembro del GO que no tiene influencia en un registro de riesgos del GO.

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

5.1.2.6. Manual de operaciones – personalización y control – ORO.MLR.100

El GO implementa un MO común para ser utilizado por todos los miembros de GO.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u>
Revisiones publicadas sin el consentimiento claro del miembro de GO.

5.1.2.7. Cultura de empresa y seguridad – ORO.GEN.200

Los miembros del GO identifican y dirigen sus objetivos comerciales y de seguridad a través de una junta/grupo de gestión conjunta (por ejemplo, SRB, SAG o un órgano de gobierno general).

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u>
Un miembro de GO que no tiene ninguna influencia en el proceso de toma de decisiones a nivel de grupo.

5.1.2.8. Accountable Manager y Nominated Persons que trabajan para varios miembros de GO, líneas de responsabilidades y rendición de cuentas.

Personas individuales que trabajan como Accountable Manager/Nominated Person para varios miembros de GO, aceptadas por AESA.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u>
- Accountable Manager/Nominated Person se niega a responder preguntas o a tomar una posición sin consultar con otro miembro de GO (proceso de toma de decisiones no independiente).
- Constante falta de participación en los procesos de toma de decisiones por parte de la persona nominada (SRB/SAG/evaluaciones de riesgos).

5.1.2.9. Accountable Manager y Nominated Persons entre los miembros de GO con diferentes niveles de responsabilidades y rendición de cuentas.

Cada miembro del GO puede tener sus propias personas nominadas; sin embargo, las decisiones son examinadas por la Nominated Person del AOC principal.

<u>Prácticas consideradas como NO conformes</u>
- Se aplica una decisión a un miembro de GO sin tener en cuenta sus propias especificidades (sin evaluación de seguridad personalizada, aceptación de riesgos).
- El AOC principal toma una decisión que afecta a un miembro del GO, pero el DR/PN relacionado no lo sabe.
- Las decisiones tomadas a nivel de grupo que tienen un impacto adverso en la seguridad de los miembros dle GO, no son evaluadas por cada miembro de GO antes de ser implementadas.

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

- Un Director Responsable que no tiene la autoridad para garantizar que todas las actividades puedan financiarse.

5.1.3. Entrenamiento de Tripulaciones

5.1.3.1. Gestión integrada de cualificación y competencias de la tripulación, cubriendo CRM T&C de los miembros de la tripulación – ORO.FC.115 / ORO.FC.215 / ORO.FC.220 / ORO.FC.230 / ORO.AOC.130

Los miembros del GO podrían añadir sistemas de verificación y competencia de tripulaciones de cabina y de vuelo individuales, que son válidos para todos los miembros del GO. Los eventos CRM T&C de miembros de la tripulación integrados se establecen centralmente para satisfacer las necesidades de los miembros de GO.

Prácticas consideradas como NO conformes

- Uso de un formador de CRM de un miembro de GO, que no esté cualificado por otro miembro del GO.
- En caso de entrenamiento CRM contratado, el proveedor no considera los Manuales de Operaciones de todos los miembros del GO.
- Un miembro del GO asigna tareas a los miembros de la tripulación antes de haber recibido entrenamiento en CRM y verificar las especificaciones del operador.
- El entrenamiento en CRM no está vinculado al sistema de gestión del miembro de GO.

5.1.3.2. Gestión integrada de cualificación y competencias de la tripulación, que cubre la formación en mercancías peligrosas (DG) – ORO.GEN.110 / CAT.GEN.MPA.200 / SPA.DG.100/105

Los miembros de GO podrían agregar sistemas de calificación y competencia de tripulaciones de cabina y de vuelo individuales, que son válidos para todos los miembros de GO. Los entrenamientos integrados de DG para la tripulación se establecen de manera centralizada para satisfacer las necesidades de los miembros de GO.

Prácticas consideradas como NO conformes

Uso del instructor DG de un miembro del GO, que no esté cualificado por otro miembro del GO o que no conozca las regulaciones nacionales aplicables.

5.1.3.3. Gestión integrada de cualificación y competencia de la tripulación (abarcando: Curso de conversión del operador; Designación del Comandante; Entrenamiento de diferencias y familiarización; Designación del sobrecargo; Entrenamiento de refresco; Entrenamiento y verificación recurrentes de la tripulación)

Los miembros de GO podrían incorporar sistemas de calificación y competencia individuales de la tripulacion de cabina y vuelo, que sean válidos para todos los

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

miembros de GO. Estos eventos integrados de entrenamiento y verificación de la tripulación se establecen centralmente para satisfacer las necesidades de los miembros del GO.

Prácticas consideradas como NO conformes

- La documentación de Crew T&C válida para miembros GO no está disponible para todos los miembros.
- Los programas integrados de T&C no consideran requisitos específicos del operador.
- Las actividades subcontratadas (por ejemplo, ATO) implementan procedimientos que no están integrados con los MO de todos los miembros del GO.
- Los miembros de GO no han establecido criterios de calificación comunes para el personal de T&C (por ejemplo, verificadores de OPC, supervisores en línea, verificadores en línea, instructores de tierra/refresco/etc, pilotos de relevo, etc.)
- Uso de instructores/examinadores de miembros del GO no cualificados por otro miembro de GO.
- Aprobación del programa EBT integrado solo porque los miembros de GO habían obtenido la aprobación EBT individual.

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