

Guía de los certificados de operador especial (COE)

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

REFERENCIAS	
CÓDIGO	TÍTULO
LEY 48/1960	LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, SOBRE NAVEGACIÓN AÉREA.
LEY 21/2003	LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA
REAL DECRETO 98/2009	REAL DECRETO 98/2009, DE 6 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA
REAL DECRETO 1180/2018	REAL DECRETO 1180/2018, DE 21 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE DESARROLLA EL REGLAMENTO DEL AIRE Y DISPOSICIONES OPERATIVAS COMUNES PARA LOS SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
REAL DECRETO 750/2014	REAL DECRETO 750/2014, DE 5 DE SEPTIEMBRE, POR EL QUE SE REGULAN LAS ACTIVIDADES AÉREAS DE LUCHA CONTRA INCENDIOS Y BÚSQUEDA Y SALVAMENTO Y SE ESTABLECEN LOS REQUISITOS EN MATERIA DE AERONAVEGABILIDAD Y LICENCIAS PARA OTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS
REGLAMENTO (UE) 965/2012	REGLAMENTO (UE) 965/2012 DE LA COMISIÓN DE 5 DE OCTUBRE DE 2012 POR EL QUE SE ESTABLECEN REQUISITOS TÉCNICOS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS EN RELACIÓN CON LAS OPERACIONES AÉREAS EN VIRTUD DEL REGLAMENTO (CE) N O 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
REGLAMENTO (UE) 923/2012	REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) NO 923/2012 DE LA COMISIÓN DE 26 DE SEPTIEMBRE DE 2012 POR EL QUE SE ESTABLECEN EL REGLAMENTO DEL AIRE Y DISPOSICIONES OPERATIVAS COMUNES PARA LOS SERVICIOS Y PROCEDIMIENTOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
REGLAMENTO (UE) 1332/2011 (REGLAMENTO AUR)	COMMISSION REGULATION (EU) N° 1332/2011 OF 16 SEPTEMBER 2011 — AIRSPACE USAGE REQUIREMENTS AND OPERATING PROCEDURES FOR AIRBORNE COLLISION AVOIDANCE (ACAS II).
REGLAMENTO (UE) 2018/1048 (REGLAMENTO AUR)	COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) N° 2018/1048 OF 18 JULY 2018 — AIRSPACE USAGE REQUIREMENTS AND OPERATING PROCEDURES CONCERNING PERFORMANCE-BASED NAVIGATION (PBN).
REGLAMENTO (UE) 2023/1770 (REGLAMENTO AUR)	COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) N° 2023/1770 OF 12 SEPTEMBER 2023 — PROVISIONS ON AIRCRAFT EQUIPMENT REQUIRED FOR THE USE OF THE SINGLE EUROPEAN SKY AIRSPACE AND OPERATING RULES RELATED TO THE USE OF THE SINGLE EUROPEAN SKY AIRSPACE (AUR.IR).
CO 16B	CIRCULAR OPERATIVA 16 B SOBRE LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO, MÁXIMOS DE ACTIVIDAD AÉREA Y PERIODOS MÍNIMOS DE DESCANSO PARA LAS TRIPULACIONES.
RESOLUCIÓN DE 3 DE NOVIEMBRE DE 2021, DE LA DIRECCIÓN DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA	RESOLUCIÓN DE 3 DE NOVIEMBRE DE 2021, DE LA DIRECCIÓN DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, POR LA QUE SE APRUEBA EL SISTEMA DE IDENTIFICACIÓN, AUTENTICACIÓN Y FIRMA ELECTRÓNICA DE CLAVE CONCERTADA, DENOMINADO ESIGNATURE FOR FOREIGNERS (E4F), PARA CIUDADANOS EXTRANJEROS, PARA ACTUACIONES EN LA SEDE ELECTRÓNICA DE ESTE ORGANISMO.

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
CA	COORDINACIÓN/COORDINADORA DE AERONAVEGABILIDAD
COA	COORDINACIÓN/COORDINADORA DE OPERACIONES AÉREAS.
COAA	COORDINACIÓN/COORDINADORA DE OPERACIONES AÉREAS Y AERONAVEGABILIDAD
E4F	ESIGNATURE FOR FOREIGNERS
FOI-A/H	INSPECTOR DE OPERACIONES VUELO – AVIÓN/HELICÓPTERO
JSHTA	JEFE DE SERVICIO DE HELICÓPTEROS Y TRABAJOS AÉREOS
LCI	LUCHA CONTRA INCENDIOS
MEL	LISTA DE EQUIPO MÍNIMO
NCC	OPERACIONES AÉREAS NO COMERCIALES CON AERONAVES MOTO-PROPULSADAS COMPLEJAS
NCO	OPERACIONES AÉREAS NO COMERCIALES CON AERONAVES QUE NO SEAN MOTO-PROPULSADAS COMPLEJAS
RIA	REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA
PA	PRINCIPAL DE OPERACIONES
SAR	SEARCH AND RESCUE (BÚSQUEDA Y SALVAMENTO)
SERA	STANDARDISED EUROPEAN RULES OF THE AIR
SHTA	SERVICIO DE HELICÓPTEROS Y TRABAJOS AÉREOS
SIRA	SERVICIO DE INSPECCIÓN EN RAMPA
SOP	STANDARD OPERATING PROCEDURE
TEC-A/H	INSPECTOR DE OPERADORES AVIÓN/HELICÓPTERO

ÍNDICE

1.	INTRODUCCIÓN	5
2.	OBJETO Y ALCANCE	6
3.	EMISIÓN INICIAL DE COE	7
3.1.	Comunicación con el interesado.....	7
3.2.	Registro del solicitante previo a la solicitud de emisión inicial del COE.....	8
3.3.	Pre-solicitud de emisión inicial del COE.....	8
3.4.	Solicitud de emisión inicial del COE	9
3.5.	Descripción del procedimiento de solicitud inicial	11
3.5.1.	<i>Instrucciones para la cumplimentación del formato de solicitud</i>	13
3.6.	Especificaciones de operación.....	28
3.6.1.	<i>Modelo de aeronave y listado de matrículas</i>	28
3.6.2.	<i>Zonas de operación</i>	29
4.	SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE COE	29
5.	SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN DEL COE	30
5.1.	Descripción del procedimiento de solicitud	30
5.2.	Instrucciones para la cumplimentación del formato para modificación de COE	31
6.	SOLICITUD DE APROBACIÓN DE CAMBIO EN EL MANUAL DE OPERACIONES	31
7.	ESQUEMAS DE LAS FASES DEL PROCESO	31
8.	NOTIFICACIÓN DE CAMBIO	33
8.1.	Instrucciones para la cumplimentación del formato de notificación de cambio	34
9.	SUPERVISIÓN	34

1. INTRODUCCIÓN

El Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, regula las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, y establece los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias del personal de vuelo a las actividades de aduanas, policía, guardacostas u otras similares, realizadas con aviones o helicópteros civiles, tripulados, excluyendo las aeronaves referidas en el Anexo I al Reglamento (UE) 2018/1138, de 4 de julio, base de EASA.

La operación de lucha contra incendios (LCI) comprende las actividades de observación y patrullaje, coordinación, lanzamiento de agua desde avión, lanzamiento de agua desde helicóptero y traslado de personal adicional especialista.

No se podrá obtener un COE para realizar únicamente operaciones aéreas de observación y patrullaje. Si un operador desea solicitar una autorización para realizar exclusivamente operaciones de observación y patrullaje, es decir, sin solicitar coordinación, lanzamiento de agua desde avión o helicóptero y/o traslado de personal adicional especialista, lo tramitará a través del régimen declarativo SPO. En el siguiente enlace se incluye información sobre el procedimiento para habilitarse como operador para realizar operaciones comerciales especializadas:

<https://www.seguridadeaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/operaciones-de-trabajos-aereos/procedimiento-para-habilitarse-como-operador-para-realizar-operaciones-comerciales-especializadas>

La actividad de observación y patrullaje podrá constar en un COE siempre y cuando el operador también haya obtenido la aprobación para alguna de las otras actividades LCI: coordinación, lanzamiento de agua con avión o helicóptero y/o traslado de personal adicional especialista.

La operación de búsqueda y salvamento (SAR) comprende las actividades de lanzamiento de objetos, búsqueda de personas, animales o cosas, rescate en tierra de personas, animales o cosas por una aeronave y rescate en el mar de personas, animales o cosas por una aeronave.

Los operadores que realicen operación LCI y/o SAR deben obtener, antes de iniciar la explotación de aeronaves, un Certificado de Operador Especial (COE) expedido por AESA. Una vez obtenido ajustarán sus operaciones a las condiciones de la aprobación y las atribuciones en las especificaciones de operación incluidas en el COE.

El Real Decreto 750/2014 es aplicable únicamente al espacio aéreo situado sobre las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas bajo la soberanía del Reino de España.

En ocasiones, las aeronaves incluidas en los COE de las compañías operadoras, se trasladan para, desde su destino, realizar operaciones de lucha contra incendios o SAR, más rara vez en este último caso. Cuando el traslado de aeronaves incluidas en un COE (también denominado posicionamiento o, en inglés, *positioning or ferry flights*) se produce dentro del territorio español, éstas deberán seguir los procedimientos operativos y limitaciones establecidas en la sección 8.7 Vuelos no remunerados de la parte A de los manuales de operaciones del operador COE en el que estén incluidas. Los procedimientos operativos y limitaciones de esta sección no podrán ser menos restrictivos que las reglas del aire contenidas en el Reglamento 923/2012 (SERA) y el Real Decreto 1180/2018, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea. Cuando el traslado de las aeronaves se produce desde territorio nacional hasta un aeródromo fuera de España o viceversa, o entre dos aeródromos

situados fuera de España, las aeronaves incluidas en el COE deberán cumplir, además de las reglas del aire del SERA, los requisitos contenidos en el Reglamento 965/2012 (Air Ops), anexos VI Parte-NCC o VII Parte-NCO, según la complejidad de la aeronave.

Igualmente, cuando resulte aplicable, las aeronaves incluidas en un COE deberán cumplir con los requisitos de utilización del espacio aéreo europeo recogidos en los siguientes reglamentos:

1. Reglamento 1332/2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo
2. Reglamento 2018/1048, por el que se establecen los requisitos de utilización del espacio aéreo y los procedimientos operativos en relación con la navegación basada en la performance
3. Reglamento 2023/1770, por el que se establecen disposiciones sobre los equipos de aeronaves necesarios para el uso del espacio aéreo del cielo único europeo y las normas operativas asociadas al uso del espacio aéreo del cielo único europeo.

Las operaciones de lucha contra incendios o búsqueda y salvamento que se realicen fuera del territorio español se registrarán por las normas y autorizaciones que establezca el país donde éstas tengan lugar.

2. OBJETO Y ALCANCE

Esta guía es aplicable a todos los operadores sujetos al cumplimiento del Real Decreto 750/2014. Describe qué pasos han de seguir y qué aspectos han de considerar los operadores aéreos para la emisión inicial de un COE, la modificación de éste y la obtención de aprobaciones, atribuciones y elementos sujetos a aceptación y aprobación previa de AESA.

También se incluyen dos capítulos dedicados a la tramitación de los cambios en los elementos de los manuales de operaciones que requieren aprobación previa de AESA y los que no.

Igualmente, se describen las actividades que realiza AESA para el ejercicio efectivo de sus funciones de supervisión y control normativo.

Quedan fuera del ámbito de la presente guía los siguientes procedimientos:

- Métodos alternativos de cumplimiento (AltMoC) y exenciones.
- Aprobación de la lista de equipo mínimo.
- Acuerdos de arrendamiento de aeronaves.

Se puede encontrar documentación adicional en relación con el certificado de operador especial en la página web de AESA:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/operaciones-de-trabajos-aereos/certificado-de-operador-aereo-especial-coe>

3. EMISIÓN INICIAL DE COE

Previo a la presentación de una solicitud inicial de COE se recomienda que el operador realice una pre-solicitud, que recoja los detalles técnicos de las operaciones propuestas, ver apartado 3.3.

3.1. Comunicación con el interesado

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En el caso particular de tratarse de ciudadanos extranjeros comunitarios y no comunitarios que no dispongan del acceso para identificación, autenticación y firma en el sistema Cl@ve, podrán utilizar el sistema *eSignature for Foreigners* (e4F) con el objeto de permitir la identificación, autenticación y firma electrónica mediante clave concertada.

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

3.2. Registro del solicitante previo a la solicitud de emisión inicial del COE

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

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

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

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

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

3.3. Pre-solicitud de emisión inicial del COE

Se recomienda que el operador realice una pre-solicitud de emisión inicial de COE, utilizando el formato **OPS-COE-P01-F087**, al cual acompañará la información recogida en Anexo I a AMC2 TAE.ORO.COE.100.

La pre-solicitud permite a AESA valorar si existen aspectos en los que el operador necesita profundizar para gestionar adecuadamente la propuesta de emisión inicial del COE. Asimismo,

permite dimensionar el alcance del proyecto y, si fuera necesario, orientar al operador sobre los aspectos más relevantes, así como estimar los plazos de tramitación del expediente.

Para ello, una vez recibida la pre-solicitud, AESA propondrá mantener reuniones con el operador para asesorar sobre los aspectos clave del proceso.

3.4. Solicitud de emisión inicial del COE

El proceso de emisión inicial del COE se iniciará con la presentación del formato **OPS-COE-P01-F001** de solicitud de emisión del COE, remitida al Servicio de Helicópteros y Trabajos Aéreos (SHTA), de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA.

El operador solicitante de un nuevo COE deberá remitir al Servicio de Helicópteros y Trabajos Aéreos (SHTA), de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA la solicitud de emisión del COE, utilizando para ello el formato **OPS-COE-P01-F001**, a través de la Sede Electrónica de AESA (<https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/>).

La solicitud de expedición inicial del COE deberá presentarse, al menos, 3 meses antes de la fecha prevista de inicio de operación.

La solicitud de emisión incluye la siguiente documentación específica:

- Objeto de la solicitud, acreditación de la capacidad de representación de la persona que hace la solicitud, mediante el formato **OPS-COE-P01-F001**.
- Nombres, cualificaciones y experiencia del personal responsable: Director Responsable (DR), Responsable de Seguridad (RS), Responsable del Control de Conformidad (RCC), Responsable de Operaciones de Vuelo (ROV), Responsable de Entrenamiento de Tripulaciones (RET), Responsable de Operaciones de Tierra (ROT), Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA) mediante el formato **OPS-COE-P01-F001 Anexo I y Anexo IIIA**.
- Datos de las aeronaves y operaciones propuestas, mediante presentación del **OPS-COE-P01-F001 Anexo II**.
- Manual de Operaciones (M.O.) y manuales o documentos adicionales mencionados en el mismo en los que se desarrolla contenido del M.O. (típicamente manual de vuelo, procedimientos operativos estándar SOP's, hojas informatizadas de masa y centrado, etc.) junto con el formato de elementos sujetos a aprobación **OPS-COE-P01-F001 Anexo III**. El M.O. podrá presentarse posteriormente, aunque al menos **2 meses antes** de la fecha prevista de inicio de las operaciones.
- Declaración de cumplimiento de los requisitos según el formato **OPS-COE-P01-F001 Anexo VI**.
- Declaraciones de cumplimiento equipamiento de las aeronaves, formato **OPS-COE-P01-F001 Anexos VII.A y/o VII.H**.

Será necesario haber solicitado las siguientes aprobaciones y disponer de su aprobación o aceptación para la emisión de COE:

- Aceptación de cargos designados por el operador (TAE.ORO.GEN.210, TAE.ORO.COE.135).

- Líneas de responsabilidad y política de seguridad, así como procesos del sistema de gestión (TAE.ORO.GEN.130, TAE.ORO.GEN.200(a)(1) y (a)(2)).
- Procedimiento de alcance, gestión y notificación de cambios no sujetos a aprobación (TAE.ORO.GEN.130(c)).
- Aceptación de procedimientos operativos estándar (TAE.SPO.OP.230(c)).
- Programas de entrenamiento y verificación incluidos los planes y el uso de dispositivos individuales para entrenamiento simulado de vuelo (FSTD); (TAE.ORO.FC.145(c)) incluyendo formación en MMPP (TAE.ORO.GEN.110(j)).
- Autorización de instructor en la actividad LCI y SAR (TAE.ORO.FC.LCI.210(h) y AMC TAE.ORO.FC.LCI/SAR.200(f)(2)).
- Curso de Lucha contra incendios: Aprobación para impartir el curso y emitir certificado (TAE.ORO.COE.105(b)).
- Esquema de condiciones del operador para las limitaciones de tiempo de vuelo, máximos de actividad aérea y periodos mínimos de descanso de las tripulaciones (CO 16B 8.3, Anexo I CO16B 7.2).

Los formatos recogidos en este apartado se pueden obtener a través del siguiente enlace:

[COE - Operaciones aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento | Sede AESA \(seguridadaerea.gob.es\)](https://seguridadaerea.gob.es)

Las autorizaciones de otras aprobaciones y atribuciones, en caso de que sean de aplicación (especificadas o no en el certificado):

- Operación en más de un tipo o variante: procedimientos y condiciones operativas (TAE.ORO.FC.140, TAE.ORO.FC.LCI.240, TAE.ORO.FC.SAR.240),
- Aprobación de medios aceptables de cumplimiento alternativos a los adoptados por AESA para el cumplimiento de los requisitos de aplicación (TAE.ORO.GEN.120),
- Mínimos de operación de aeródromos para vuelos IFR: aprobación de uso de mínimos de operación de aeródromo por debajo de los mínimos establecidos por el Estado (TAE.SPO.OP.110(a)(1)) y aprobación de uso de mínimos de operación de aeródromo con baja visibilidad (TAE.SPO.OP.110(a)(2)),
- Aprobación para realizar pequeñas desviaciones sin uso de oxígeno suplementario (TAE.SPO.OP.195(b)),
- Procedimiento para la gestión interna de las matrículas operadas dentro del COE (como cambio no sujeto a aprobación específico, tras la aprobación del procedimiento (TAE.ORO.GEN.130 (c))),
- La lista de equipo mínimo (MEL) es potestativa en el caso de operadores COE. Si el operador la establece, ésta formará parte del Manual de Operaciones y será aprobada por AESA. Para facilitar la labor del solicitante para elaborar su Lista de Equipo Mínimo (MEL) y posteriormente presentar la solicitud de aprobación, puede seguir la guía [OPS-MEL-P01-GU01 Guía de información MEL](#)

3.5. Descripción del procedimiento de solicitud inicial

Una vez enviada la solicitud, el equipo de evaluación encargado de tramitar la solicitud de COE notificará la recepción de la misma. El funcionario responsable designado para todo el proceso de certificación:

- Será la persona de contacto con la organización.
- Se encargará de la coordinación de las actuaciones requeridas a lo largo del proceso.
- Tendrá en cuenta en solicitudes iniciales, la adecuación de las cualificaciones y experiencia previa de las personas nominadas por la organización.

En el caso de solicitudes de modificación, con carácter general, el funcionario responsable designado coincidirá con el Principal de Operaciones (PO) del operador.

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

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

Durante esta reunión se proporcionará un cronograma inicial del desarrollo del procedimiento, que incluirá una primera fecha estimada de emisión del COE, la cual supone una estimación en la que no se encuentran contemplados posibles retrasos que puedan surgir durante el proceso debidos a discrepancias encontradas, peticiones de información adicional u otro tipo de circunstancias. Como resultado de la reunión se le podría trasladar al operador la necesidad de proporcionar evidencias o documentación adicional.

Se realizará una evaluación documental en la que se revisa el Manual de Operaciones para verificar el cumplimiento de todos los requisitos aplicables a la operación solicitada en la documentación aportada. Respecto a los programas de entrenamiento, la evaluación documental, junto con la resolución de las discrepancias encontradas en caso de haberlas, concluirá con la autorización de inicio de los entrenamientos.

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

Durante la evaluación física se realizarán las inspecciones necesarias para comprobar el cumplimiento de los requisitos en aquellos ámbitos en los que se considere necesario, en particular los programas de entrenamiento.

Al finalizar las evaluaciones documental y física se emitirá dictamen técnico con plazo de subsanación de discrepancias de tres meses. El plazo de subsanación podrá ser objeto de prórroga a instancias del solicitante dentro del plazo de subsanación, que en caso de ser considerado viable será notificado al solicitante. Una vez cerradas todas las discrepancias se emitirá resolución en la que se incluirán todas las aprobaciones asociadas al certificado y al Manual de Operaciones.

A lo largo del procedimiento se realizarán un mínimo de tres reuniones. En la reunión de seguimiento se realizarán los ajustes necesarios para adaptar la planificación a la evolución real del procedimiento. En la reunión final, en la cual la presencia del director/gerente responsable es necesaria, se revisará que todo se encuentra listo para la emisión del COE, y contará con la presencia del principal de operaciones que expondrá el papel de AESA como supervisor de los requisitos para mantener el COE, se expondrá el PVC a realizar al operador a partir del momento de la emisión, etc.

Finalmente, se emitirá el Certificado de Operador Aéreo Especial, formato **OPS-COE-P01-F061**, con tantas hojas como especificaciones de operaciones aprobadas para las flotas/modelos que corresponda, y que tiene vigencia ilimitada y está sujeto a un plan de vigilancia continuada, con las auditorías e inspecciones necesarias para garantizar que se mantiene el cumplimiento de los requisitos aplicables. En caso de incumplimiento de los mismos, el COE podrá ser revocado.

Todas las aprobaciones, autorizaciones y limitaciones contenidas en el certificado y/o en la resolución de aprobaciones adicionales al COE asociadas al manual de operaciones estarán explícitamente incluidas en el manual de operaciones del operador.

Cabe destacar que, a la emisión inicial del certificado, las especificaciones de certificación incluirán explícitamente las matrículas (no flotas). En base a la evolución positiva del operador evidenciada a través de actuaciones de supervisión posteriores, el operador podrá solicitar y obtener privilegios para la gestión interna de matrículas operadas bajo el COE mediante procedimiento aprobado.

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

La carátula del certificado contendrá información genérica del operador; sobre si el operador está certificado para operar LCI y/o SAR; también se indicarán los puntos de contacto operacionales de manera explícita, adicionalmente se podrá hacer alusión al apartado del manual de operaciones donde se incluyen el resto de contactos de la compañía.

El área de operación se extenderá al territorio nacional (Reino de España).

Algunas limitaciones operacionales se especificarán en los Anexos operacionales de cada flota, por ejemplo:

- Condiciones VFR día/VFRN/IFR
- Condiciones de composición de la tripulación (MP, SP con dos pilotos y/o SP)
- Limitaciones de operación por equipamiento de aeronave, cuando se requiera una instalación en la aeronave que limite la operación. Estas limitaciones se redactarán conforme al texto de las limitaciones establecidas en el Anexo VII del formato de solicitud, declaración de cumplimiento de requisitos de equipamiento.

Las limitaciones y condiciones del Certificado de Operador Aéreo Especial estarán incluidas en el manual de operaciones, en las partes correspondientes, y serán coherentes con el contenido de las declaraciones de cumplimiento de requisitos de equipamiento.

3.5.1. Instrucciones para la cumplimentación del formato de solicitud

3.5.1.1. Solicitud de aprobación COE

El alta y modificación de usuarios SIPA, se tramitará según la guía **A-DSC-ORGA-01**.

En la sede electrónica se encuentra la solicitud **OPS-COE-P01-F001** completa.

Presentar la solicitud en la sede electrónica.

En caso de solicitud inicial del Certificado de Operador Especial, la solicitud se presentará debidamente cumplimentada junto a la documentación que debe acompañarla. Deberá entregarse en cualquier Registro Oficial de la Administración del Estado con al menos 3 meses de antelación a la fecha prevista de comienzo de la operación para el caso de solicitudes de emisión inicial. El Manual de Operaciones puede presentarse con posterioridad, al menos con 2 meses de antelación a la fecha prevista del inicio de las operaciones.

El apartado A deberá completarse con los datos del operador. Se incluirá en A.2 el nombre comercial que se utilice para la organización cuando éste sea distinto de la Razón Social; en este caso el nombre comercial también figurará en el Certificado de Operador Aéreo bajo las siglas DBA (“*doing business as*”). No será necesario completar el A.3 cuando se trate de una solicitud inicial de COE. En el apartado A.5 debe figurar el nombre del representante del operador.

En el apartado B se indicará el tipo de solicitud que se realiza junto con las fechas previstas en las cuales se tiene previsto la entrada en vigor de los mismos.

Se indicarán en el apartado C los anexos cumplimentados y otras solicitudes presentadas relacionadas con el objeto de la presentación. También se marcarán en este apartado otros manuales y documentos que se acompañan a la solicitud.

En caso de solicitud inicial o inicio de operación de una nueva flota, deberá presentarse a AESA un plan de inicio de operaciones que recoja el perfil del personal que iniciará las operaciones cubriendo lo relativo a la supervisión y verificación en línea. Este plan incluirá una evaluación de riesgos de seguridad operacional.

Cuando se trate de una Solicitud de Modificación de las especificaciones operacionales del Certificado de Operador Especial (COE) sólo deberán marcarse los elementos de la modificación solicitada en los **Anexos** que sea necesario incorporar.

Al margen de completar los apartados A, B y C de la página principal del **OPS-COE-P01-F001**, en función del tipo de solicitud se deben presentar también los **Anexos** y documentación a continuación indicada. Solo deben imprimirse los **Anexos, Manuales y Documentos** que apliquen en la solicitud. Se deberá adjuntar cuanta documentación sea necesaria para justificar lo indicado en los formatos.

Solicitud inicial del Certificado de Operador Especial:

- Desde el **Anexo I** al **Anexo VII**.
- **Manuales y Documentos** que apliquen en la solicitud.

3.5.1.2. Anexo I - Datos de los Responsables del Operador Propuestos y Anexo IIIA – Sistema de Gestión

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

En los apartados A al E del **Anexo I** y los apartados A al C del **Anexo IIIA** se incluirán los datos del personal responsable propuesto, así como los instructores en la actividad LCI y SAR. Para cada uno de ellos se deberá seguir las siguientes instrucciones:

1. Este formato deberá ser cumplimentado para cada uno de los componentes que integran el personal directivo de la estructura organizativa del Operador, ocupando los puestos que se describen en TAE.ORO.GEN.210, TAE.ORO.COE.135, TAE.ORO.GEN.200, TAE.ORO.FC.LCI.210 (f) y (h) y AMC TAE.ORO.FC.LCI.200(f)(2) y SAR.200(f)(2):
 - Director Responsable (DR).
 - Responsable de Operaciones Vuelo (ROV).
 - Responsable de Entrenamiento de Tripulaciones (RET).
 - Responsable de Operaciones Tierra (ROT).
 - Responsable de Gestión de Seguridad (RS).
 - Responsable de Control de Conformidad (RCC).
 - Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA).
 - Instructores en la actividad LCI y SAR.

Los cargos de Director Responsable, Responsable de Seguridad y Responsable del Control de Conformidad forman parte de este Sistema de Gestión y serán evaluados como cargos de un Sistema de Gestión común, según la guía **DSA-SG-P01-GU02** (<https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/normativa-y-material-guia>).

2. Si se necesitara más espacio para rellenar los puntos 4 y 5 podrán utilizarse hojas adicionales siempre que se haga referencia a ello en el apartado correspondiente.
3. Deberá adjuntarse a este impreso toda la documentación acreditativa de lo expuesto en el mismo; titulaciones, experiencia, etc.

La solicitud de aceptación de este personal será efectuada por la persona que presenta la solicitud en nombre del operador, habiendo quedado acreditada su capacidad de representación mediante cualquiera de las formas establecidas en el artículo 5 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, mediante su firma en la página principal del formato **OPS-COE-P01-F001**, responsabilizándose de la veracidad de los datos aportados.

3.5.1.3. Anexo II – Identificación de las Aeronaves y Operaciones Propuestas

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

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

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

1. Modelo de aeronave: modelo que identificará a las aeronaves. Deberá de coincidir con la segunda columna del documento de EASA: "EASA Type Rating&License Endorsement List".
2. Números de serie/Matrículas: Identificación individual de todas las aeronaves pertenecientes al mismo grupo definido en el apartado 1.
3. Operaciones solicitadas:

LCI	SAR
LCI1: Observación y patrullaje. LCI2: Coordinación. LCI3: Lanzamiento de agua desde avión. LCI4: Lanzamiento de agua desde helicóptero. LCI5: Traslado de personal adicional especializado.	SAR1: Lanzamiento de objetos. SAR2: Búsqueda de personas, animales o cosas. SAR3: Rescate de personas, animales o cosas por una aeronave en tierra. SAR4: Rescate de personas, animales o cosas por una aeronave en el mar.

4. Zonas de operación: Reino de España.
5. Las limitaciones especiales: **D1:** Sólo VFR día **D2:** VFR día/noche **D3:** Otras (especificadas por la Autoridad)

3.5.1.4. Anexo III – Aprobaciones en el Manual de Operaciones

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

En el caso de emisión inicial todos los elementos deben ser completados, en caso de no solicitar alguno de los elementos indicar N/A en la referencia del MO.

En el caso solicitud de modificación sujeta a aprobación, se cumplimentarán únicamente aquellos elementos a modificar, completando posteriormente el apartado MODIFICACIONES EN EL MANUAL DE OPERACIONES CON APROBACIÓN REQUERIDA.

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

ELEMENTOS SUJETOS A APROBACIÓN

Código AESA para el elemento	Requisito	Elemento aprobado
1	TAE.ORO.GEN.120	Medios aceptables de cumplimiento alternativos
2	TAE.ORO.GEN.130 (c)	Procedimiento de notificación a la autoridad. (Cambios no sujetos a la aprobación)

3	TAE.ORO.GEN.130 (c)	Procedimiento de gestión interna de matrículas operadas bajo el COE.
4	TAE.ORO.GEN.200 (a)(1) y (a)(2)	Sistema de gestión, líneas de responsabilidad y política de seguridad
5	TAE.ORO.COE.105 (b)	Aprobación para impartir el entrenamiento de lucha contra incendios, (esta aprobación se indicará en el COE).
6	TAE.ORO.FC.140 TAE.ORO.FC.LCI.240 TAE.ORO.FC.SAR.240	Procedimientos de tripulación de vuelo para operar en más de un tipo o variante.
7	TAE.SPO.OP.110 (a) (1)	Para vuelos IFR, uso de mínimos de operación de aeródromo por debajo de los mínimos establecidos por el Estado de aeródromo.
8	TAE.SPO.OP.110 (a) (2)	Para vuelos IFR, uso de mínimos de operación de aeródromo con baja visibilidad.
9	TAE.SPO.OP.195	Operaciones por encima de 13.000 ft (3.960 m) por tiempo limitado, sin uso de oxígeno suplementario.
10	TAE.SPO.OP.230(c)	Procedimiento operativo estándar
11	TAE.SPO.GEN.150	Procedimientos para el transporte de Mercancías Peligrosas.
12	CO 16B 8.3 Anexo I CO16B 7.2	Esquema de condiciones del operador.
13	XXXXXXXXXXXX	Otros: XXXXXXXXXXXX

PROGRAMAS DE ENTRENAMIENTO

El operador indicará en esta sección los programas de entrenamiento que tiene establecidos para cada tipo o variante de aeronave. Esto incluirá tanto a la tripulación de vuelo como a la tripulación técnica, en función de las características del operador.

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

Los cursos de entrenamiento se encuentran prefijados en los siguientes:

Tripulación de vuelo:

- Entrenamiento en gestión de recursos de la tripulación (CRM). Entrenamiento inicial. (nº100 al 109)
- Entrenamiento de conversión y verificación al operador. Si existe más de un tipo o variante se añadirán las filas necesarias para incluir un curso por tipo o variante. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº110 al 129)
- Entrenamiento de diferencias y familiarización. Si existe más de un tipo o variante se añadirán las filas necesarias para incluir un curso por tipo o variante. (nº130 al 139)
- Entrenamiento y verificaciones periódicas. Si existe más de un tipo o variante se añadirán las filas necesarias para incluir un curso por tipo o variante. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº140 al 159)
- Cualificación del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº 160 a 169)

- Curso de mando. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº170 a 179)
- Curso LCI/SAR. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº180 a 189)
- Otros. Para otros cursos específicos, los cuales sea imprescindible impartir fuera de los anteriormente establecidos, se añadirán en filas sucesivas (ej. Entrenamiento en gestión de recursos de la tripulación CRM inicial). (nº190 al 199)

Personal operativo:

- Entrenamiento inicial. (nº300)
- Entrenamiento de conversión al operador. Si existe más de un tipo o variante se añadirán las filas necesarias para incluir un curso por tipo o variante. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº310 al 319)
- Entrenamiento de diferencias. Si existe más de un tipo o variante se añadirán las filas necesarias para incluir un curso por tipo o variante. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº320 al 329)
- Vuelos de familiarización. Si existe más de un tipo o variante se añadirán las filas necesarias para incluir un curso por tipo o variante. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº330 al 339)
- Entrenamiento periódico. Si existe más de un tipo o variante se añadirán las filas necesarias para incluir un curso por tipo o variante. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº340 al 349)
- Entrenamiento de refresco. Si existe más de un tipo o variante se añadirán las filas necesarias para incluir un curso por tipo o variante. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº350 al 359)
- Otros. Si existe más de un tipo o variante se añadirán las filas necesarias para incluir un curso por tipo o variante. Si se efectúan diferentes actividades, se añadirán las filas necesarias para incluir cada uno de los cursos por actividad. (nº360 al 399)

A modo de ejemplo:

Código AESA para el elemento	Requisito	Programa de Entrenamiento	Tipo o Variante de la aeronave (*)	Referencia al certificado de calificación del simulador	Referencia M.O.	Revisión M.O.
100	TAE.ORO.FC.115	Entrenamiento en gestión de recursos de la tripulación (CRM)	GENÉRICO		MO-D 2.1.15	
110	TAE.ORO.FC.120 TAE.ORO.FC.LCI.220	Entrenamiento de conversión LCI y verificación al operador	AW119MKII (ke)	N/A	MO-D 2.1.3	Rev.2
111	TAE.ORO.FC.120 TAE.ORO.FC.SAR.220	Entrenamiento de conversión SAR y verificación al operador	AW119MKII (ke)	N/A	MO-D 2.1.4	Rev.2
130	TAE.ORO.FC.125	Entrenamiento de diferencias y familiarización	N/A	-		
140	TAE.ORO.FC.130 TAE.ORO.FC.LCI.230	Entrenamiento LCI y verificaciones periódicos.	AW119MKII (ke)	N/A	MO-D 2.1.8	Rev.3
141	TAE.ORO.FC.130 TAE.ORO.FC.SAR.230	Entrenamiento SAR y verificaciones periódicos.	AW119MKII (ke)	N/A	MO-D 2.1.9	Rev.5
170	TAE.ORO.FC.205	Curso de Mando.	N/A	N/A		
180	TAE.ORO.FC.LCI.210	Curso de lucha contra incendios	GENÉRICO	-	MO-D 2.1.1	Rev.3
181	TAE.ORO.FC.SAR.210 (Req. pendiente de desarrollo para SAR)	Curso de búsqueda y rescate	GENÉRICO	-	MO-D 2.1.2	Rev.3

El operador debe asegurar que ha incluido en el contenido de los programas los requisitos de entrenamiento, iniciales o recurrentes, aplicables a sus operaciones. Los entrenamientos iniciales de nueva aprobación podrán aprobarse como cursos independientes, a condición de que una vez hayan sido impartidos a toda la tripulación afectada éstos sean incorporados a los cursos arriba enumerados.

A continuación, se incluye el listado de los requisitos de entrenamiento que se pueden incluir en los distintos cursos que se describen en el Anexo III.

- Tripulación de vuelo:

Requisito	Elementos cubiertos por el Programa
TAE.ORO.FC.LCI.205	Curso de mando LCI
TAE.ORO.FC.SAR.205	Curso de mando SAR
TAE.ORO.FC.115	Entrenamiento en gestión de recursos de la tripulación (CRM)
TAE.ORO.FC.120 TAE.ORO.FC.LCI.220	Entrenamiento de conversión LCI y verificación del operador
TAE.ORO.FC.120 TAE.ORO.FC.SAR.220	Entrenamiento de conversión SAR y verificación del operador

Requisito	Elementos cubiertos por el Programa
TAE.ORO.FC.125	Entrenamiento de diferencias y familiarización
TAE.ORO.FC.130 TAE.ORO.FC.LCI.230	Entrenamiento LCI y verificaciones periódicos
TAE.ORO.FC.130 TAE.ORO.FC.SAR.230	Entrenamiento SAR y verificaciones periódicos
TAE.ORO.FC.135 TAE.ORO.FC.LCI.235	Entrenamiento LCI del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje
TAE.ORO.FC.135 TAE.ORO.FC.SAR.235	Entrenamiento SAR del piloto para operar en ambos puestos de pilotaje
TAE.ORO.FC.145 c) d)	Uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo, FSTDs.
TAE.ORO.FC.LCI.210	Curso de lucha contra incendios
TAE.ORO.FC.SAR.210, <i>pendiente desarrollo</i>	Curso de búsqueda y salvamento
TAE.ORO.GEN.110	Entrenamiento MEL.
TAE.SPO.OP.205	Entrenamiento en ACAS.
TAE.ORO.GEN.110 (j)(k)	Entrenamiento Mercancías Peligrosas.
XXX	Otro: XXXXXX

- Personal operativo en operaciones:

Requisito	Elementos cubiertos por el Programa
TAE.ORO.TC.115	Entrenamiento inicial.
TAE.ORO.TC.120	Entrenamiento de conversión del operador.
TAE.ORO.TC.125	Entrenamiento de diferencias.
TAE.ORO.TC.130	Vuelos de familiarización.
TAE.ORO.TC.135	Entrenamiento periódico.
TAE.ORO.TC.140	Entrenamiento de refresco.
XXX	Otro: XXXXXX

3.5.1.5. Anexo IIIA – Solicitud de aprobación del Sistema de Gestión

En el **Anexo IIIA** se recogen los elementos correspondientes al sistema de gestión, descrito en la guía **OPS-COE-P01-GU04**.

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

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

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

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

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

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

Como referencia, se encuentra publicada la guía de evaluación de cargos responsables del sistema de gestión **OPS-COE-P01-GU02**.

3.5.1.6. Anexo IV – Intencionadamente en blanco

3.5.1.7. Anexo V – Intencionadamente en blanco

3.5.1.8. Anexo VI – Declaración de Cumplimiento de Requisitos COE

En el **Anexo VI** se recoge la declaración de cumplimiento de los requisitos COE, a los que se denomina requisitos generales, excepto los requisitos de entrenamiento que son tratados en el **Anexo III**.

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

- **Ref. MO:** Cuando la garantía del cumplimiento se base en las especificaciones del Manual de Operaciones, se incluirá en esta casilla la referencia más concreta posible a la ubicación en el mismo; capítulo, subcapítulo, apartado, etc...

- **Otro:** En el caso en que la prueba del cumplimiento resida en un documento diferente al Manual de Operaciones, se especificará en esta casilla la referencia del citado documento.
- **N.A. (No Aplicable):** Cuando el requisito normativo no le sea de aplicación, por las características de su aeronave o de su operación, el Operador marcará esta casilla con V. Si lo considera necesario, cuando las razones no sean obvias, en la casilla contigua de “Observaciones” podrá especificar la razón por la que no le es de aplicación.

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

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

3.5.1.9. Anexo VII.A – Declaración de Cumplimiento Requisitos de Equipamiento. Avión

El objeto de este Anexo es asegurar que la aeronave de referencia cumple con todos los requisitos de equipamiento según la última versión en vigor del RD 750/2014 y demás reglamentos que le pudieran ser de aplicación para el tipo de operación a realizar.

En general, se realizará un Anexo por aeronave. Se aceptará un sólo **Anexo VII.A** para varias aeronaves si estas son coincidentes en la totalidad de los puntos a completar de este formato.

Completar en primer lugar el APARTADO 3, el estado de revisión y la fecha de la demostración de cumplimiento permite presentar posteriores modificaciones de este Anexo a partir de la revisión anterior. Seguidamente los APARTADOS 4, 5 y 6 de este formato con los datos solicitados de la aeronave, características generales de operación y tipo de operaciones a realizar que deberán ser coherentes con lo establecido en el Manual Operaciones (MO). Si el operador dispone de MEL, rellenar igualmente el APARTADO 7, con la información relativa a la MEL y MMEL, y el apartado 8 equipos específicos de la operación.

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

El listado de requisitos se ha dividido en tres apéndices, para diferenciar aquellos equipos que irán a bordo en cualquier caso (APÉNDICE A), de los que el Operador incorporará sólo en determinadas operaciones específicas que lo requieran (APÉNDICE B) y en aquellos casos en los que el avión se vea afectado por la Parte 26 (APÉNDICE C).

Adicionalmente, cuando se requiera según el tipo de operación a realizar, se cumplimentará el APÉNDICE D para todas las operaciones que resulten de aplicación.

En resumen, se contemplan los siguientes apéndices:

A. EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO

- El Operador deberá marcar la casilla “SI”, si el citado equipo está instalado, o “N.A” en caso de que no le sea aplicable por el tipo de aeronave (MOPSC, MTOM, etc.), operación

declarada (diurna, VMC, etc.) u otros (fecha de expedición del Certificado de Aeronavegabilidad, etc.).

- En el primer caso, en la casilla “MEDIO DE CUMPLIMIENTO” se deberá especificar la justificación con la que se garantiza el cumplimiento (TC, AFM, STC, etc.). Para demostrar el cumplimiento se deberá adjuntar siempre a este formato el documento al que se hace referencia. En caso contrario se indicará en esta casilla la justificación de por qué no le aplica.
- La casilla “COMENTARIOS AESA” es para uso exclusivo de la Agencia.

B. EQUIPOS REQUERIDOS SEGÚN EL TIPO DE OPERACIÓN

Se rellenará este apartado para aquellos equipos susceptibles de ser embarcados o desembarcados de la aeronave en función del tipo de operación, como es el caso de las balsas para vuelos prolongados sobre el agua, equipo de supervivencia, etc.

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

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

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

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

C. EQUIPOS AVIONES AFECTADOS POR PART - 26

Este apartado se rellenará únicamente en caso de que el avión en cuestión esté afectado por la PART-26, es decir aviones grandes certificados según el CS-25 o normativa equivalente .

El medio de cumplimiento válido para cada equipo está recogido en el CS-26.

D. OTRAS OPERACIONES

A rellenar por el operador con la demostración de cumplimiento de los equipos requeridos específicamente para la realización de determinadas operaciones, **enlaces de datos** u **otras operaciones**.

La demostración de cumplimiento del equipamiento correspondiente a operaciones sujetas a aprobación se cumplimentará en la parte del formato **OPS-COE-P01-F001 Anexo III** correspondiente a esa operación.

3.5.1.10. Anexo VII.H – Declaración de Cumplimiento Requisitos de Equipamiento. Helicóptero

El objeto de este Anexo es asegurar que la aeronave de referencia cumple con todos los requisitos de equipamiento según la última versión en vigor del RD 750/2014 y demás reglamentos que le pudieran ser de aplicación para el tipo de operación a realizar.

En general, se realizará un Anexo por aeronave. Se aceptará un sólo Anexo VII.H. para varias aeronaves si estas son coincidentes en la totalidad de los puntos a completar de este formato.

Completar en primer lugar el APARTADO 3, el estado de revisión y la fecha de la demostración de cumplimiento permite presentar posteriores modificaciones de este Anexo a partir de la revisión anterior. Seguidamente los APARTADOS 4, 5 y 6 de este formato con los datos solicitados de la aeronave, características generales de operación y tipo de operaciones a realizar que deberán ser coherentes con lo establecido en el Manual Operaciones (MO). Si el operador dispone de MEL, rellenar igualmente el APARTADO 7, con la información relativa a la MEL y MMEL, y el apartado 8 equipos específicos de la operación.

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

El listado de requisitos de aquellos equipos que irán a bordo en cualquier caso para poder realizar operaciones especiales se encuentra en el APÉNDICE A, mientras que en el APÉNDICE B se incluyen los equipos que irán a bordo de los helicópteros afectados por la Parte 26.

Adicionalmente, cuando se requiera según el tipo de operación a realizar, se cumplimentará el APÉNDICE C para todas las operaciones que resulten de aplicación.

En resumen, se contemplan los siguientes apéndices:

A. EQUIPOS OBLIGATORIOS PARA EL TIPO DE OPERACIÓN APROBADO

- El Operador deberá marcar la casilla “SI”, si el citado equipo está instalado, o “N.A” en caso de que no le sea aplicable por el tipo de aeronave (MOPSC, MTOM, etc.), operación declarada (diurna, VMC, etc.) u otros (fecha de expedición del Certificado de Aeronavegabilidad, etc.). En caso de que el equipo se componga de PARTES FIJAS (PF) y PARTES MÓVILES (PM) y que únicamente lleve instaladas las partes fijas, también se indicará, cumplimentando en la columna SÍ con PF.
- En el primer caso, en la casilla “MEDIO DE CUMPLIMIENTO” se deberá especificar la justificación con la que se garantiza el cumplimiento (TC, AFM, STC, etc.). Para demostrar el cumplimiento se deberá adjuntar siempre a este formato el documento al que se hace referencia. En caso contrario se indicará en esta casilla la justificación de por qué no le aplica.
- La casilla “COMENTARIOS AESA” es para uso exclusivo de la Agencia.

B. EQUIPOS DE HELICÓPTEROS AFECTADOS POR PART-26

Este apartado se rellenará únicamente en caso de que el helicóptero en cuestión esté afectado por la PART-26, es decir helicópteros grandes certificados según el CS-29 o normativa equivalente.

El medio de cumplimiento válido para cada equipo está recogido en el CS-26.

C. OTRAS OPERACIONES. EQUIPOS PARA VUELO SOBRE AGUA

Se rellenará este apartado para aquellos equipos susceptibles de ser embarcados o desembarcados de la aeronave en caso de prever operaciones que requieran volar sobre el agua.

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

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

En el caso de sistemas que se compongan de una parte fija (PF) y una parte móvil (PM), se indicará en la columna SIEMPRE que la parte fija (PF) se lleva en todo momento (siempre que esté instalada) y en la columna SOLO SI REQ. se reflejará que la parte móvil (PM) sólo se llevará a bordo en caso de necesidad por la operación. Por ejemplo: sistema de flotabilidad del helicóptero, en la columna SIEMPRE se detallará que “preinstalación”, y en la columna SOLO SI REQ. se indicará “sólo en vuelos sobre agua”.

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

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

a. CUMPLIMENTACIÓN DEL APARTADO 5. LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN:

El apartado 5 se divide en las siguientes tablas:

- Requisitos comunes:
 - o La tabla de requisitos comunes limita la operación en caso de incumplimiento de alguno de sus requisitos normativos. Esta tabla se divide en cinco columnas.

- La primera columna es una referencia de la limitación correspondiente, a la que se hará referencia en el apéndice A, para fácil entendimiento. Las limitaciones aplicables en esta tabla van de la 1 a la 4, ambas incluidas.
- La segunda columna define la limitación propiamente dicha y que aplicará a la aeronave según corresponda. Esta limitación, si aplica, quedará recogida en el MOB1 y adicionalmente se incluirá en el COE o en el formato de aprobaciones adicionales, cuando corresponda, según se indique en la columna “DOCUMENTO”. La aplicación de esta limitación tendrá lugar si se marca la celda “REQUISITOS DE LA OPERACIÓN” o algún requisito de la celda “REQUISITOS” quedase sin marcar.
- Los ítems de la tercera columna se marcarán con una cruz SÓLO en caso de que el operador tenga intención de llevarlos a cabo en su operación.
- Los “REQUISITOS” (puntos normativos) se marcarán con una cruz SÓLO en caso de que el operador cumpla con el requisito.
- Requisitos adicionales para operar en VFRn (sólo se cumplimentará en caso de prever operación nocturna según reglas de vuelo VFR):
 - La tabla de requisitos adicionales para operar en VFRn se divide en cuatro columnas.
 - La primera columna es una referencia de la limitación correspondiente, a la que se hará referencia en el apéndice A, para fácil entendimiento. Las limitaciones aplicables en esta tabla van de la 5 a la 7, ambas incluidas.
 - La segunda columna define la limitación propiamente dicha y que aplicará a la aeronave según corresponda. Esta limitación, si aplica, quedará recogida en el MOB1 y adicionalmente se incluirá en el COE o en el formato de aprobaciones adicionales, cuando corresponda, según se indique en la columna “DOCUMENTO”. La aplicación de esta limitación tendrá lugar si algún requisito de la celda “REQUISITOS” quedase sin marcar. Es decir, para poder operar en VFRn se deberá de marcar el cumplimiento con los requisitos normativos indicados.
 - Los ítems donde se indica “sólo COMPLEJOS”, son requisitos adicionales para aeronaves COMPLEJAS, cuyo incumplimiento da lugar a las limitaciones indicadas en la tercera columna. Las aeronaves NO COMPLEJAS no tienen que rellenar estos ítems.
- Requisitos adicionales para operar en IFR (sólo se cumplimentará en caso de prever operación según reglas de vuelo IFR):
 - La tabla de requisitos adicionales para operar en IFR se divide en cuatro columnas.
 - La primera columna es una referencia de la limitación correspondiente, a la que se hará referencia en el apéndice A, para fácil entendimiento. Las limitaciones aplicables en esta tabla van de la 8 a la 12, ambas incluidas.
 - La segunda columna define la limitación propiamente dicha y que aplicará a la aeronave según corresponda. Esta limitación, si aplica, quedará recogida en el MOB1 y adicionalmente se incluirá en el COE o en el formato de aprobaciones adicionales, cuando corresponda, según se indique en la columna “DOCUMENTO”. La aplicación de esta limitación tendrá lugar si algún requisito de la celda “REQUISITOS” quedase sin

marcar. Es decir, para poder operar en IFR se deberá de marcar el cumplimiento con los requisitos normativos indicados.

- Los ítems donde se indica “sólo COMPLEJOS”, son requisitos adicionales para aeronaves COMPLEJAS, cuyo incumplimiento da lugar a las limitaciones indicadas en la tercera columna. Las aeronaves NO COMPLEJAS no tienen que rellenar estos ítems.
- Requisitos adicionales para operación con dos pilotos (sólo se cumplimentará en caso de operación con dos pilotos, incluida la operación monopiloto con dos pilotos):
 - La tabla de requisitos adicionales para operar con dos pilotos se divide en cinco columnas.
 - La primera columna es una referencia de la limitación correspondiente, a la que se hará referencia en el apéndice A, para fácil entendimiento. Las limitaciones aplicables en esta tabla van de la 13 a la 14, ambas incluidas.
 - La segunda columna define la limitación propiamente dicha y que aplicará a la aeronave según corresponda. Esta limitación, si aplica, quedará recogida en el MOB1 y adicionalmente se incluirá en el COE o en el formato de aprobaciones adicionales, cuando corresponda, según se indique en la columna “DOCUMENTO”. La aplicación de esta limitación tendrá lugar si se marca la celda “REQUISITOS DE LA OPERACIÓN CON DOS PILOTOS” o algún requisito de la celda “REQUISITOS” quedase sin marcar.
 - Los ítems de la tercera columna se marcarán con una cruz SÓLO en caso de que el operador tenga intención de llevarlos a cabo en su operación. El segundo ítem indica requisitos adicionales a cumplir en caso de operar con dos pilotos bajo reglas de vuelo IFR.
 - Los “REQUISITOS” (puntos normativos) se marcarán con una cruz SÓLO en caso de que el operador cumpla con el requisito.
- En la fila correspondiente de la limitación 99, el operador incluirá cuantas limitaciones no expresamente recogidas en la tabla, les resulte aplicables, tanto si son limitaciones derivadas de equipos embarcados como si no lo son, como, por ejemplo:
 - no se operará en performance clase 3,
 - no se realizarán maniobras acrobáticas,
 - no se volará en condiciones, previstas o reales, de formación de hielo,
 - no se volará sobre el agua.

b. CUMPLIMENTACIÓN DEL APARTADO 8. EQUIPOS ESPECÍFICOS PARA LA OPERACIÓN no indicados en la parte IDE del RD750/2014:

Este apartado se compone de dos tablas independientes. En la primera tabla se incluye un listado de equipos específicos propios de la operación de lucha contra incendios, y en la segunda tabla el listado de equipos específicos es propio de la operación de búsqueda y salvamento.

El operador deberá rellenar las filas de elementos que le apliquen y añadir tantas filas como sea necesario para incluir todos aquellos equipos que por el tipo de operativa que desarrollan son requeridos para su operación y que no se encuentren entre los elementos listados en la tabla.

El operador puede tener todos los equipos de misión descritos, puede tener algunos o ninguno, y puede tener otros que no estén incluidos en el listado, y que deberá incluir. También hay equipos que se componen de dos partes: PARTES MÓVILES/PARTES FIJAS (PM/PF), a veces las partes móviles no están instaladas por el tipo de operación, en dichos casos, es importante indicar en la tabla que las partes fijas SÍ se llevan instaladas.

Todos los equipos de misión que utilice el operador estarán especificados en su manual de operaciones, parte B, apartado 12, así como en los SOPs correspondientes.

c. CUMPLIMENTACIÓN DEL APÉNDICE C. LIMITACIONES DE LAS OPERACIONES DE VUELO SOBRE AGUA:

- Requisitos adicionales para volar sobre el agua (sólo se cumplimentará por aquellos operadores cuya operación requiera volar sobre el agua):
 - o La tabla de requisitos adicionales para volar sobre el agua se divide en cinco columnas.
 - o La primera columna es una referencia de la limitación correspondiente, a la que se hará referencia en los equipos para vuelo sobre el agua, para fácil entendimiento. Las limitaciones aplicables en esta tabla van de la 15 a la 31, ambas incluidas.
 - o La segunda columna define la limitación propiamente dicha y que aplicará a la aeronave según corresponda. Esta limitación, si aplica, quedará recogida en el MOB1 y adicionalmente se incluirá en el COE o en el formato de aprobaciones adicionales, cuando corresponda, según se indique en la columna “DOCUMENTO”. La aplicación de esta limitación tendrá lugar si alguna de las celdas de la columna “REQUISITOS DE LA OPERACIÓN PARA VOLAR SOBRE AGUA” o “REQUISITOS”, quedase sin marcar.
 - o La columna “REQUISITOS DE LA OPERACIÓN PARA VOLAR SOBRE AGUA ” contempla unos requisitos comunes para el vuelo sobre agua asociados a los requisitos normativos de la columna “REQUISITOS”, cuyo incumplimiento conlleva la limitación definida en la columna “LIMITACIONES DE LA OPERACIÓN”. Adicionalmente, la tercera columna contempla: poder operar mar adentro con helicóptero complejos (en cuyo caso habría que marcar la opción), vuelo sobre el agua en VFRn o vuelo sobre agua en IFR con sus requisitos normativos adicionales para el vuelo en dichas condiciones. También contempla la opción de que la aeronave esté certificada para operar sobre el agua, y los requisitos normativos que le aplican en este caso.
 - o Algunos de los requisitos sólo son requisitos aplicables a aeronaves complejas/no complejas cuyo cumplimiento es adicional a los requisitos comunes a todas ellas, por lo que deberán cumplimentarse cuando corresponda.

3.5.1.11. Aclaraciones respecto al formato de solicitud

Aclaración al respecto de los cargos Responsables: De conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, el formato **OPS-COE-P01-F001** debe ser firmado por el representante del operador, no siendo necesario estar firmado por el Responsable de Aeronavegabilidad del propio operador.

Documentación a adjuntar: Toda la documentación que se remita se entregará preferentemente a través de la Sede Electrónica de AESA.

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

Aclaración respecto de la solicitud inicial de COE: En el caso de solicitud inicial de COE, si se pretende solicitar aprobación de la MEL (no es obligatorio para COE) y no se dispone de borrador MEL en el momento de presentación de la solicitud se debe indicar en la casilla de observaciones del apartado C de la página principal del formato **OPS-COE-P01-F001** con justificación de no poder presentarla. Posteriormente se presentará conforme al procedimiento MEL.

Aclaración respecto al Formato **OPS-COE-P01-F001 Anexo III:** Deberá ser cumplimentado debidamente en el caso de incorporación de una nueva aprobación u operación con aprobación requerida.

Aclaración al respecto al Formato **OPS-COE-P01-F001 Anexo VIIA/H:** Deberá ser cumplimentado debidamente, y de manera obligatoria, en los siguientes casos:

- Solicitud de aprobación inicial de MEL, si se pretende solicitar aprobación de la MEL (no es obligatorio para COE), para todas las matrículas.
- Incorporación de nuevo tipo o variante de flota.

3.6. Especificaciones de operación

3.6.1. Modelo de aeronave y listado de matrículas

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

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

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

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

La relación de matrículas con sus aprobaciones operacionales y limitaciones específicas a cada una estarán recogidas en la Parte B Sección 1 del Manual de Operaciones, tanto si el operador tiene un

procedimiento aprobado para la gestión de matrículas como si no lo tiene, ver guía **OPS-COE-P01-GU03**.

Cuando el operador incluye una matrícula en su certificado debe haber obtenido previamente la aprobación de la MEL, si solicita su obtención, así como el resto de los elementos que requieren aprobación asociados a esa matrícula a través de una modificación del Manual de Operaciones sujeta a aprobación, incluyendo entonces la matrícula en la Parte B Sección 1 del Manual de Operaciones. Tras esto, y si el operador tiene aprobado el procedimiento de gestión de matrículas, firmará el anexo de matrículas para incluir la matrícula en el certificado COE.

En caso de que la matrícula no requiera aprobación a través del manual de operaciones, una vez disponga de la aprobación de la MEL, si la solicita, podrá presentar una notificación de cambio del MO B.1, y en caso de tener aprobado el procedimiento de gestión de matrículas, posteriormente firmar el anexo de matrículas.

La inclusión de matrículas en el COE de un operador se realizará de la siguiente forma:

- En caso de que el operador tenga aprobado un procedimiento de gestión de matrículas, éstas deberán aparecer en el Manual de Operaciones Parte B Sección 1 y en el listado de matrículas. El cambio, en función del caso, se hará como:
 - Notificación de cambio en el MO junto con el listado de matrículas.
 - Modificación del MO, junto con el listado de matrículas.
 - Modificación de AOC, por ejemplo, en el caso de solicitar nueva flota, junto con el listado de matrículas.
- En caso de que el operador no tenga aprobado un procedimiento de gestión de matrículas, éstas deberán aparecer en el Manual de Operaciones Parte B Sección 1 y en el AOC, previa solicitud de modificación de COE en todos los casos.

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

3.6.2. Zonas de operación

El RD 750/2014 es aplicable únicamente al espacio aéreo situado sobre las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas bajo la soberanía del Reino de España, por lo que en este apartado se consignará el siguiente código: Reino de España.

4. SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE COE

Siempre se recomienda que el operador realice una **pre-solicitud de modificación de COE** mediante **OPS-COE-P01-F087**, según se describe en el apartado 3.3 anterior.

El operador debe tener en cuenta que siempre ha de llevar a cabo, y presentar a AESA, una evaluación de la gestión del riesgo antes de la implementación de la modificación, TAE.ORO.GEN.130(b) y AMC1 TAE.ORO.GEN.130(b).

Si se ha presentado una pre-solicitud y su evaluación ha resultado positiva, el operador utilizará la solicitud formal, la cual deberá ser remitida por el operador al Servicio de Helicópteros y Trabajos

Aéreos (SHTA), de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA, utilizando el formato **OPS-COE-P01-F001** junto con aquellos **Anexos** que se vean afectados por la modificación.

Si la modificación afecta a la **flota o la operación**, se debe utilizar la solicitud **OPS-COE-P01-F001 Anexo II**, junto con la solicitud **OPS-COE-P01-F001 Anexo III** para la aprobación de los requisitos sujetos a aprobación que se modifican del Manual de Operaciones junto con los programas de entrenamiento y la solicitud **OPS-COE-P01-F001 Anexo VII** para la declaración de cumplimiento de requisitos de equipamiento. Debe asegurarse siempre de la coherencia entre todas las solicitudes, TAE.ORO.COE.105.

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

Las actuaciones materiales se centrarán en los elementos afectados.

La solicitud de modificación de un COE deberá presentarse, al menos, 2 meses antes de la fecha prevista de incorporación de la modificación en la operación.

El procedimiento es similar a la solicitud inicial de COE y sigue los mismos pasos.

5. SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN DEL COE

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

5.1. Descripción del procedimiento de solicitud

El operador utilizará el formato **OPS-COE-P01-F001** junto con aquellos **Anexos** que se vean afectados por la modificación, el cual deberá ser remitido por el operador al Servicio de Helicópteros y Trabajos Aéreos (SHTA), de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA.

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

Si la modificación afecta a la flota o la operación, se debe adjuntar en la solicitud el **OPS-COE-P01-F001 Anexo II**, junto con el **OPS-COE-P01-F001 Anexo III** para la aprobación del Manual de Operaciones. Debe asegurarse siempre de la coherencia entre los **Anexos** de la solicitud.

Cuando un operador quiere reducir el alcance de su certificado (eliminando de la página principal del COE y de las flotas que corresponda algunas de las operaciones autorizadas, LCI o SAR) o quiere eliminar una o varias flotas incluidas en su COE, no necesita solicitar aprobación, el operador hará notificación del cambio aportando sus manuales actualizados.

La solicitud de modificación de las especificaciones de operación de un COE deberá presentarse, al menos, 2 meses antes de la fecha prevista de incorporación de la modificación en la operación.

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

5.2. Instrucciones para la cumplimentación del formato para modificación de COE

Se utiliza el formato de solicitud **OPS-COE-P01-F001**, cuyas instrucciones de cumplimentación se encuentran en el apartado 3.5.1.

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

Siempre se recomienda que el operador realice una **pre-solicitud de aprobación del cambio** según se describe en los apartados anteriores.

El operador debe tener en cuenta que siempre ha de llevar a cabo, y presentar a AESA, una evaluación de la gestión del riesgo antes de la implementación de la modificación, TAE.ORO.GEN.130(b) y AMC1 TAE.ORO.GEN.130(b).

Si se ha presentado una pre-solicitud y su evaluación ha resultado positiva, el operador utilizará la solicitud formal, la cual deberá ser remitida por el operador al Servicio de Helicópteros y Trabajos Aéreos (SHTA), de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA, utilizando el formato **OPS-COE-P01-F001 Anexo III** incluyendo siempre la Revisión del Manual que se presenta a aprobar.

El formato **OPS-COE-P01-F001 Anexo III** también se utilizará para la solicitud de aprobación de los **programas de entrenamiento y de los FSTDs** que se utilicen para llevarlos a cabo.


La aprobación de usuario FSTD se realizará por medio de la aprobación de los programas de entrenamiento, para lo cual, el formato **OPS-COE-P01-F001 Anexo III** tendrá que indicar para cada programa de entrenamiento los FSTDs en los que se llevará a cabo el entrenamiento práctico, TAE.ORO.FC.145. La aprobación de usuario FSTD pasará a tener un carácter ilimitado sujeto a las actividades de supervisión del Plan de Vigilancia Continuada.


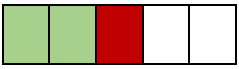
Si la solicitud de aprobación incluye **cambios en el personal responsable del operador**, se adjuntará a la solicitud el formato **OPS-COE-P01-F001 Anexo I y Anexo IIIA**, TAE.ORO.GEN.210.


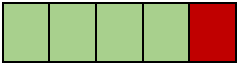

En caso de tratarse de **cambios de flota o de operación**, implica una modificación de COE tratada en el apartado anterior.

El procedimiento es similar a la solicitud de modificación de COE y sigue los mismos pasos, con la particularidad de que no se emite un nuevo certificado de COE.

7. ESQUEMAS DE LAS FASES DEL PROCESO

FASE		ACCIONES	HITOS	OBSERVACIONES
1	PRESOLUCITUD  Formato OPS-COE-P01-F087	AESA: Identificar partes interesadas, determinar actividades que se pretenden solicitar	Fecha de presentación de solicitud determinada	

		<p>AESA: Evaluación documentación incluida (según requiere Anexo 1 al AMC)</p> <p>OPERADOR-AESA: Reunión(es) informal(es) con el operador. Asesoramiento sobre requisitos que han de cumplir los cargos: Identificación de los <i>gaps</i> del proyecto y orientación en la solicitud</p>		
2	<p>SOLICITUD FORMAL</p>  <p>Formato OPS-COE-P01-F001</p> <p>Tiempo presentación:</p> <p>3 meses para las emisiones iniciales y 2 meses para las modificaciones</p>	<p>AESA: Identificar solicitudes, actividades, elementos esenciales</p> <p>AESA: Evaluación documentación incluida (según requiere Anexo II al AMC)</p> <p>OPERADOR-AESA: Agendar la Reunión de lanzamiento: planificación de fechas.</p>	<p>Recepción de solicitud</p> <p>Asignación de equipo evaluador</p> <p>LANZAMIENTO:</p> <p>Planificación del proyecto e identificación de hitos acordada con el operador</p> <p>Fecha de entrega del M.O., (si no acompaña la solicitud) establecida</p> <p>Fecha para los primeros entrenamientos acordada</p> <p>Fecha estimada finalización evaluación AESA (emisión Dictamen Técnico con requerimiento para subsanación de constataciones elevadas en el informe técnico) establecida</p>	<p>Será posible solicitar información adicional, si se considera.</p>
3	<p>EVALUACIÓN DOCUMENTAL</p>  <p>Formato OPS-COE-P01-F017</p> <p>Tiempo respuesta AESA:</p> <p>Dictamen Técnico cuatro meses tras recepción de solicitud (hito fase 2)</p>	<p>AESA: Evaluación cargos designados por el operador.</p> <p>AESA: Evaluación documental:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Líneas de responsabilidad y seguridad y procesos del sistema de gestión - Evaluación de los peligros identificados y la gestión del riesgo de estos - Evaluación del nivel de riesgo asumido por el operador - Evaluación del plan de inicio de operaciones - Evaluación del procedimiento de alcance, gestión y notificación de cambios sujetos a aprobación - Evaluación de Procedimientos Operativos Estándar -Evaluación programas entrenamiento y uso dispositivos FSTD - Evaluación esquema de condiciones del operador FTL 	<p>Dictamen Técnico para cada actuación SHTA del expediente emitido</p> <p>Emisión de oficio OPS-COE-P01-F039 para entrenamiento previo a emisión certificado emitido</p> <p>Reunión seguimiento realizada (revisión de la planificación y ajuste según requerido)</p>	<p>Será posible solicitar información adicional, si se considera.</p> <p>Será posible visitar al operador para comprobar los procesos y herramientas descritas en los manuales.</p>

		- Evaluación del equipamiento, MEL (si hay) y limitaciones operativas - Evaluación de otros elementos		
4	DEMOSTRACIÓN CUMPLIMIENTO INSPECCIÓN E 	AESA: Actuaciones de inspección OPERADOR-AESA: Entrevista con cargos responsables	Diligencias de Subsanación de todas actuaciones SHTA con recomendaciones adjuntas a los Informes Técnicos emitidas	Es posible simultanear fase 3 y 4. Será posible solicitar información adicional, si se considera. Operador y AESA trabajarán de acuerdo a la planificación actualizada (hito fase 3) El operador establecerá las medidas correctivas apropiadas en caso de incumplimiento de la planificación o ejecución deficiente.
5	EMISIÓN DEL CERTIFICADO  Tiempo respuesta AESA 1 semana tras cierre de constataciones notificadas en fases 3 y 4	Reunión final con el operador (si procede) previa a la emisión, para revisar los resultados alcanzados tras la ejecución del plan, así como adherencia a este y lecciones aprendidas	Resolución OPS-COE-P01-F070 Propuesta OPS-COE-P01-F025 (resumen ejecutivo) (Resolución OPS-COE-P01-F060) + emisión certificado OPS-COE-P01-F061	Será responsabilidad del operador la obtención de los permisos comerciales que correspondan, así como cualquier autorización requerida para operar fuera de España.
				

8. NOTIFICACIÓN DE CAMBIO

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

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

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

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

8.1. Instrucciones para la cumplimentación del formato de notificación de cambio

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

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

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

El formato **OPS-AOC-P01-F088 Anexo I** permite notificar los cambios de equipamiento, en los casos que sea necesario, ver apartados 3.5.1.8 y 3.5.1.9.

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

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

9. SUPERVISIÓN

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

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

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

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

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

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