

Guía de evaluación de cargos responsables



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

LISTADO DE ACRÓNIMOS	
ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
AMC	MÉTODO ACEPTADO DE CUMPLIMIENTO
AOC	CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO
COE	CERTIFICADO DE OPERADOR ESPECIAL
CAMO	ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA
DR	DIRECTOR RESPONSABLE
GM	MATERIAL GUÍA
RCC	RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD
RCGMA	RESPONSABLE DEL CONTRATO DE LA GESTIÓN DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
RMA	RESPONSABLE DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD
RET	RESPONSABLE DE ENTRENAMIENTO DE TRIPULACIONES
ROT	RESPONSABLE DE OPERACIONES TIERRA
ROV	RESPONSABLE DE OPERACIONES VUELO
RS	RESPONSABLE DE SEGURIDAD
SIPA	SISTEMA DE INFORMACIÓN DE PROCESOS AERONÁUTICOS



ÍNDICE

1. OBJETO Y ALCANCE.....	5
2. DEFINICIONES.....	5
2.1. Aspectos generales del personal responsable del operador.....	6
2.1.1. <i>Cualificación y experiencia.....</i>	6
2.1.2. <i>Dedicación y responsabilidades.....</i>	6
2.1.3. <i>Combinaciones e incompatibilidades.....</i>	7
2.1.4. <i>Sustituciones y cambios de responsables.....</i>	8
2.1.5. <i>Relación laboral con la organización.....</i>	10
3. DIRECTOR RESPONSABLE (DR)	11
4. RESPONSABLE DE OPERACIONES VUELO (ROV)	11
4.1. Formación.....	11
4.2. Experiencia previa.....	12
5. RESPONSABLE DE ENTRENAMIENTO DE TRIPULACIONES (RET).....	12
5.1. Formación.....	12
5.2. Experiencia previa.....	13
6. RESPONSABLE DE OPERACIONES EN TIERRA (ROT).....	13
6.1. Formación.....	13
6.2. Experiencia previa.....	14
7. RESPONSABLE DE GESTIÓN DE SEGURIDAD (RS).....	14
7.1. Formación.....	14
7.2. Experiencia previa.....	15
8. RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD (RCC)	15
8.1. Formación.....	15
8.2. Experiencia previa.....	16
9. RESPONSABLE DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (RMA)	16
9.1. Operadores con CAMO propia y con todas las aeronaves del COE incluidas en dicha CAMO.....	16
9.1.1. <i>Formación.....</i>	17
9.1.2. <i>Experiencia previa.....</i>	17
9.2. Operadores sin CAMO propia o sin todas las aeronaves del COE incluidas en su CAMO propia.....	17
10. EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL RESPONSABLE.....	18

1. OBJETO Y ALCANCE

De acuerdo a lo recogido en el punto TAE.ORO.COE.100(a), antes de iniciar la explotación de aeronaves, el operador ha de disponer de un Certificado de Operador Especial (COE), expedido por la autoridad competente.

El Operador solicitante de un COE deberá demostrar a la autoridad competente, entre otras cosas, que los cargos responsables propuestos cumplen con los requisitos establecidos en el Real Decreto 750/2014. Para ello la autoridad competente podrá realizar una evaluación del candidato, mediante entrevistas u otro método distinto, para asegurar que es idóneo para el cargo propuesto.

El objeto de esta guía es informar de los requisitos mínimos de formación y experiencia que deben cumplir los cargos responsables de un Operador COE. Dichos requisitos están basados en TAE.ORO.COE.135 del Real Decreto 750/2014 y sus AMC/GM.

Así mismo, se incluyen las condiciones que permiten garantizar la continuidad de la supervisión de la organización durante la ausencia temporal de un cargo responsable. GM1 TAE.ORO.COE.135 (a) & (b).

2. DEFINICIONES

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

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

- 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 de Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RMA).

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

La figura del responsable de mantenimiento de la aeronavegabilidad (RMA) podrá ser:

1. En el caso de que el operador COE disponga de una aprobación como CAMO:
 - a. el definido en CAMO.A.305 (a)(3) (será evaluado y aprobado bajo la responsabilidad de la Coordinación de Aeronavegabilidad de AESA);

- b. el Responsable del Contrato de la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA) que cumpla las condiciones del Reglamento (UE) 1321/2014, el cual se describe en esta guía.
2. En el caso de que el operador COE no disponga de una aprobación como CAMO:
 - a. el Responsable del Contrato de la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA) que cumpla las condiciones del Reglamento (UE) 1321/2014, el cual se describe en esta guía.

2.1. Aspectos generales del personal responsable del operador

2.1.1. Cualificación y experiencia

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

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

Tanto la cualificación como la experiencia de la persona propuesta serán evaluadas de forma previa a la entrevista y, en el caso de COE nuevo también a lo largo del proceso de concesión del COE, a través de la documentación que se presente y que esté en el marco de su responsabilidad. De lo anterior puede resultar la no aceptación de la persona propuesta; este hecho se recogería como deficiencia dentro del referido proceso. Todas las personas propuestas deberán demostrar su implicación en la empresa, así como en la aplicación de buenas prácticas. Además, se valorará su capacidad para desarrollar procedimientos y nuevas operativas ante una posible ampliación en las operaciones del COE.

2.1.2. Dedicación y responsabilidades

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

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

2.1.3. Combinaciones e incompatibilidades

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

La aceptación estará condicionada a la presentación de un plan de producción que tenga en cuenta la escala y el alcance de la operación y que permita demostrar, basándose en un análisis en profundidad de todas las tareas que tiene asignadas la persona propuesta y la dedicación requerida para cada una de ellas, que es viable la combinación (especial atención en caso de tripulantes a la relación tiempo de actividad/descanso).

Para operadores con COE de avión y helicóptero, o con otros certificados o declaraciones, podrá aceptarse que una única persona ocupe el puesto de responsabilidad para el área de avión y helicóptero, o en otros certificados, siempre que la persona propuesta cumpla las condiciones de experiencia y formación requeridas en esta guía para una de las áreas, avión y helicóptero, y se presente como adjunto a dicho puesto un perfil adecuadamente cualificado en el otro área que complementa al responsable propuesto. Las funciones y responsabilidades de ambos deberán recogerse en la sección 1 parte A del Manual de Operaciones.

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

Nota: Todos los operadores se considerarán complejos salvo que el operador presente una propuesta que resulte satisfactoria para la Autoridad justificando su consideración de organización no compleja basada entre otros en los siguientes aspectos, AMC2 TAE.ORO.GEN.200(b):

En operaciones de lucha contra el fuego:

- No se realiza lanzamiento de agua, y
- No se realiza traslado de personal adicional especializado

En operaciones de búsqueda y salvamento:

- No se realiza lanzamiento de objetos, y
- No se realiza rescate

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

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

AESA considera aceptable que una persona nominada como responsable por el titular de un COE sea nombrado responsable por el titular de otro COE cuando: (Ver apartado 2.1.5)

- Ambos operadores sean no complejos.
- Se presente un plan de producción que tenga en cuenta la escala y alcance de la operación y que demuestre una dedicación suficiente.
- Escrito firmado de la persona propuesta declarando las empresas en las que desempeña un puesto de trabajo y la dedicación a cada puesto.
- Escrito firmado por el Director Responsable de la compañía por el que se propone su aceptación declarando que la dedicación es suficiente y las tareas que se le van a encomendar.

AESA evaluará la compatibilidad, caso a caso, cuando no se den alguna de las circunstancias descritas en el párrafo anterior.

2.1.4. Sustituciones y cambios de responsables

2.1.4.1. Sustituciones

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

Los responsables pueden no estar operativos en todo momento; por descanso, actividades de vuelo, vacaciones, permisos laborales, baja laboral, etc. Para permitir que las operaciones continúen y se siga manteniendo la supervisión del área en cuestión, el Manual de Operaciones definirá la estructura de personal que realiza las funciones del departamento, tanto operativas como de supervisión.

El Manual de Operaciones definirá qué funciones pueden ser delegadas al personal del departamento, teniendo en cuenta que algunas de las funciones deberán ser realizadas personalmente por el propio responsable. Como parte de la estructura del departamento, una persona ejercerá de sustituto en caso de ausencia temporal del responsable. El sustituto ejercerá de punto focal y tendrá la capacidad de asignar las tareas entre el personal del departamento y de comprobar que todas las funciones se continúan realizando satisfactoriamente. En caso de detectar incumplimientos en la realización de las tareas del departamento, de necesitar la toma de decisiones o de realizar funciones correspondientes al responsable titular, deberá comunicar la situación al Director Responsable, para que sea éste el que decida las medidas a tomar, que podrían llegar a la limitación o suspensión de ciertas actividades u operaciones.

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

En la sección 1 parte A del Manual de Operaciones deben indicarse los nombres de los sustitutos de cada uno de los responsables y las condiciones de dichas sustituciones.

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

Para el caso de una organización de tamaño reducido, la cual disponga de personal limitado para realizar sustituciones o para realizar funciones, se deberá tener en cuenta esta circunstancia,

limitando el tiempo admisible de ausencia de los responsables y tomando medidas mitigadoras inmediatas de manera temprana.

2.1.4.2. Ausencias superiores a un mes

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

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

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

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

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

2.1.4.3. Cambio de responsables

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

En caso de cambio de responsable planificado, se solicitará a AESA la aprobación del nuevo responsable con la mayor antelación posible, presentando un plan de implementación como parte de la documentación pertinente que incluya las condiciones y limitaciones aplicables al caso de acuerdo a AMC1 TAE.ORO.GEN.130(b). Esa documentación pertinente deberá incluir una evaluación de seguridad que incluya la evaluación de riesgos correspondiente, de forma que quede demostrado un nivel de seguridad aceptable de acuerdo con el Sistema de Gestión de Seguridad del operador de acuerdo a AMC2 TAE.ORO.GEN.130(b).

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

- Designar inmediatamente a un nuevo responsable con la dedicación suficiente para que asuma las responsabilidades del departamento, cumpliendo con los requisitos normativos y del Manual de Operaciones.
- Informar a AESA de la situación y solicitar la aprobación del nuevo responsable.
- En caso de no disponer inmediatamente de un candidato que cumpla requisitos, el Director Responsable, como responsable último, debe:

- Evaluar el personal del que dispone para realizar las funciones; por conocimientos, cualificación, disponibilidad, etc.
- Valorar la situación operacional.
- Decidir si se limitan o suspenden operaciones.
- Tomar acciones para disponer lo antes posible de una persona que cumpla los requisitos.
- Informar inmediatamente de todo ello a AESA.

2.1.5. Relación laboral con la organización

En el caso de que la persona propuesta tenga una relación laboral con otra empresa u ocupe puestos de responsabilidad o similares en otras organizaciones con un certificado de operador especial de acuerdo al Real Decreto 750/2014, dicho hecho deberá reflejarse en la solicitud de aprobación. En estos casos, el inspector ha de tener en cuenta a la hora de aceptar o no los cargos de responsables los siguientes parámetros:

- Número de organizaciones en las cuales ocupa algún cargo responsable.
- Número de localizaciones distintas, entendiéndose por localizaciones distintas diferentes ciudades, en las cuales ejerce estos cargos.
- Porcentaje de dedicación en forma presencial en las instalaciones del operador.
- Tipos de organizaciones y alcance de las mismas.
- Plan de producción desglosado en cada centro.
- Plan de producción del personal de apoyo en el departamento de la organización para la que se solicita su aprobación.

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

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

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

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

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

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

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

3. DIRECTOR RESPONSABLE (DR)

- El término Director Responsable se entiende como el Gerente Ejecutivo/Presidente/Director General/ General Manager etc..., de la organización del operador, quién en virtud de su cargo tiene la responsabilidad completa (incluida la de financiación) para la gestión de la organización.
- Deberá acreditarse su capacidad de gestión y financiera sobre el operador, por medio de poderes de los órganos de dirección, escrituras, contratos o cualquier otro tipo de evidencia documental. Deberá demostrarse autoridad corporativa concedida por el operador para que todas las operaciones y actividades de mantenimiento puedan llevarse a cabo con la adecuada financiación.
- Establecerá y promoverá una política de seguridad y será el responsable último del Sistema de Gestión del Operador.
- Deberá tener un conocimiento básico de la reglamentación aplicable a las operaciones. Durante la entrevista además de plantear algunas preguntas básicas de la normativa de aplicación, la persona propuesta debe presentar su proyecto para para que se pueda poder evaluar de forma general su conocimiento del sector, de la normativa y su grado de compromiso como último responsable del sistema de gestión del operador.

En caso de que el operador disponga de una aprobación AOC y licencia de explotación de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1008/2008, la evaluación del Director Responsable también incluirá los requisitos indicados en la guía “DSA-SG-P01-GU02 Guía de evaluación de cargos responsables”.

4. RESPONSABLE DE OPERACIONES VUELO (ROV)

4.1. Formación

- El Responsable de Operaciones en Vuelo debe poseer o haber poseído una Licencia de piloto con las habilitaciones (ratings) y las calificaciones apropiadas al tipo de operación del COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de la reglamentación de aplicación al COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las Especificaciones de Operaciones del COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las partes del Manual de Operaciones relevantes a su área de responsabilidad.
- Estar familiarizado con los sistemas de gestión, preferiblemente en el área de la aviación.

- Demostrar conocimiento de su papel en el sistema de gestión del operador y haber recibido la formación en gestión de la seguridad definida en el Manual de Operaciones para este puesto.
- Demostrar conocimiento de operaciones de aeronaves en LCI y/o SAR según el caso.

Los conocimientos mencionados deben acreditarse durante la entrevista, en la que se realizarán preguntas relativas a cada uno de los puntos anteriores incidiendo más sobre las áreas de conocimiento que son específicas del cargo en cuestión. La persona propuesta debe presentar su proyecto de gestión y supervisión como responsable del área para facilitar su evaluación.

4.2. Experiencia previa

- Experiencia de al menos un año como gestor en una organización comparable, aunque no necesariamente en una organización del sector aeronáutico.

El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización.

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

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión. En cualquier caso, se requerirá experiencia operacional en LCI y/o SAR según el caso.

5. RESPONSABLE DE ENTRENAMIENTO DE TRIPULACIONES (RET)

5.1. Formación

- El Responsable de Entrenamiento de Tripulaciones debe ser Instructor de Habilitación de tipo/clase para el tipo/clase de aeronave más relevante de los operados bajo el COE.
- Demostrar conocimiento del sistema de entrenamiento para los tripulantes de vuelo y otros tripulantes si fuese de aplicación.
- Demostrar conocimiento en profundidad de la reglamentación aplicable al COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las Especificaciones de Operaciones del COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las partes del Manual de Operaciones relevantes a su área de responsabilidad.
- Estar familiarizado con los sistemas de gestión, preferiblemente en el área de la aviación.
- Debe demostrar conocimiento de su papel en el sistema de gestión del operador y haber recibido la formación en gestión de la seguridad definida en el Manual de Operaciones para este puesto.
- Demostrar conocimiento de operaciones de aeronaves en LCI y/o SAR según el caso.
- Disponer de una autorización como instructor en la actividad.

Los conocimientos mencionados deberán acreditarse durante la entrevista, en la que se realizarán preguntas relativas a cada uno de los puntos anteriores incidiendo más sobre las áreas de conocimiento que son específicas del cargo en cuestión. La persona propuesta debe presentar su proyecto de gestión y supervisión como responsable del área para facilitar su evaluación.

5.2. Experiencia previa

- Experiencia de al menos un año como gestor en una organización comparable, aunque no necesariamente en una organización del sector aeronáutico.

El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización.

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

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión. En cualquier caso, se requerirá experiencia operacional en LCI y/o SAR según el caso.

6. RESPONSABLE DE OPERACIONES EN TIERRA (ROT)

6.1. Formación

- Deberá conocer en profundidad el concepto de operaciones en tierra del operador tanto en lo referente a la normativa como al conjunto de buenas prácticas aceptadas por la industria.
- Demostrar conocimiento en profundidad de la reglamentación de aplicación al COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las Especificaciones de Operaciones del COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las partes del Manual de Operaciones relevantes a su área de responsabilidad.
- Estar familiarizado con los sistemas de gestión, preferiblemente en el área de la aviación.
- Demostrar conocimiento de su papel en el sistema de gestión del operador y haber recibido la formación en gestión de la seguridad definida en el Manual de Operaciones para este puesto.
- Demostrar conocimiento de operaciones de aeronaves en LCI y/o SAR según el caso.

Los conocimientos mencionados deben acreditarse durante la entrevista, en la que se realizarán preguntas relativas a cada uno de los puntos anteriores incidiendo más sobre las áreas de conocimiento que son específicas del cargo en cuestión. La persona propuesta debe presentar su proyecto de gestión y supervisión como responsable del área para facilitar su evaluación.

6.2. Experiencia previa

- Experiencia de al menos un año como gestor en una organización comparable, aunque no necesariamente en una organización del sector aeronáutico.

El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización.

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

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión. En cualquier caso, se requerirá experiencia operacional en LCI y/o SAR según el caso.

7. RESPONSABLE DE GESTIÓN DE SEGURIDAD (RS)

7.1. Formación

- Deberá contar con un amplio conocimiento en gestión de seguridad operacional y factores humanos habiendo recibido entrenamiento adecuado (debe acreditarse dicho entrenamiento).
- Comprensión de los principios y técnicas relacionadas con la gestión de riesgos en las que se apoya el SMS.
- Deberá conocer en profundidad el funcionamiento del sistema de gestión del operador y su papel en el marco de dicho sistema, como promotor de una “cultura justa”.
- Demostrar conocimiento en profundidad de la reglamentación de aplicación al COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las Especificaciones de Operaciones del COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las partes del Manual de Operaciones relevantes a su área de responsabilidad.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las operaciones, procedimientos y actividades de la organización.
- Amplios conocimientos técnicos aeronáuticos.
- Aptitudes para el análisis y la resolución de problemas.
- Buena comunicación oral y escrita.
- Demostrar conocimiento de operaciones de aeronaves en LCI y/o SAR según el caso.

Los conocimientos mencionados deben acreditarse durante la entrevista, en la que se realizarán preguntas relativas a cada uno de los puntos anteriores incidiendo más sobre las áreas de conocimiento que son específicas del cargo en cuestión. La persona propuesta debe presentar su proyecto de gestión y supervisión como responsable del área para facilitar su evaluación.

7.2. Experiencia previa

El Responsable de seguridad debería ser un “Senior manager” dentro de la organización para tener el grado de autoridad necesario para el ejercicio de sus funciones en materia de seguridad operacional. En cualquier caso, se requerirá experiencia operacional en LCI y/o SAR según el caso.

En este sentido, se requerirán cinco años de experiencia previa en trabajos relevantes al cargo en cuestión, de los cuales dos deben haber sido en la industria aeronáutica.

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión (ej. participación en investigaciones de accidentes / incidentes, implementación y/o gestión de sistemas de gestión de seguridad, experiencia en el área de factores humanos, realización de auditorías/inspecciones de seguridad/calidad, etc...).

En caso de que el operador disponga de una aprobación AOC y licencia de explotación de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1008/2008, la evaluación del Responsable de Gestión de la Seguridad también incluirá los requisitos indicados en el apartado “Responsable de Seguridad” de la guía “DSA-SG-P01-GU02 Guía de evaluación de cargos responsables”.

8. RESPONSABLE DE CONTROL DE CONFORMIDAD (RCC)

8.1. Formación

- El Responsable de Control de Conformidad deberá ostentar un título universitario afín a las actividades de la industria aeronáutica y/o de su regulación y poseer conocimientos y experiencia en materia de calidad que se valoren como imprescindibles en orden al mejor aseguramiento de su idoneidad para la realización de las tareas propias del puesto.
- En caso de no disponer de una titulación en el marco aeronáutico según el párrafo anterior, deberá acreditarse el doble de años de experiencia previa requerida.
- Demostrar conocimiento en profundidad de la reglamentación de aplicación al COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las Especificaciones de Operaciones del COE.
- Demostrar conocimiento en profundidad de las partes del Manual de Operaciones relevantes a su área de responsabilidad.
- Demostrar conocimiento en profundidad del sistema de gestión del operador y de su papel como responsable de la función de control de conformidad que será parte de dicho sistema.
- Acreditar formación en control de conformidad (auditoría/inspección).
- Demostrar conocimiento de operaciones de aeronaves en LCI y/o SAR según el caso.

Los conocimientos mencionados deben acreditarse durante la entrevista, en la que se realizarán preguntas relativas a cada uno de los puntos anteriores incidiendo más sobre las áreas de conocimiento que son específicas del cargo en cuestión. La persona propuesta debe presentar su proyecto de gestión y supervisión como responsable del área para facilitar su evaluación.

8.2. Experiencia previa

- Experiencia de al menos un año como gestor en una organización comparable, aunque no necesariamente en una organización del sector aeronáutico.

El término comparable se entenderá en relación al tamaño, número de empleados o número de personas a cargo en la organización.

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

Se considera experiencia relevante aquella que, de no ser idénticamente el ejercicio del mismo cargo, como mínimo guarde relación y contribuya a un mejor conocimiento y desempeño de las tareas asociadas al cargo en cuestión. En cualquier caso, se requerirá experiencia operacional en LCI y/o SAR según el caso.

En caso de que el operador disponga de una aprobación AOC y licencia de explotación de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1008/2008, la evaluación del Responsable de Control de Conformidad también incluirá los requisitos indicados la guía “DSA-SG-P01-GU02 Guía de evaluación de cargos responsables”.

9. RESPONSABLE DE GESTIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD (RMA)

9.1. Operadores con CAMO propia y con todas las aeronaves del COE incluidas en dicha CAMO

Si el operador requiere una CAMO propia, el RMA será:

- a. el definido en CAMO.A.305 (a)(3) (será evaluado y aprobado bajo la responsabilidad de la Coordinación de Aeronavegabilidad de AESA, de conformidad con la guía G-DAEA-CAMO-04¹)
- b. el Responsable del Contrato de la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA) que cumpla las condiciones del Reglamento (UE) 1321/2014, el cual se describe en esta guía.

El Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA) debe cumplir con los siguientes requisitos. Bajo ninguna circunstancia el RCGMA puede pertenecer a la CAMO contratada para evitar conflicto de intereses.

¹ G-DAEA-CAMO-04 Guía de aceptación de personal:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/organizaciones/organizacion-de-gestion-de-la-aeronavegabilidad-camo>

9.1.1. Formación

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

9.1.2. Experiencia previa

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

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

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

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

9.2. Operadores sin CAMO propia o sin todas las aeronaves del COE incluidas en su CAMO propia

Si el operador no dispone de una aprobación como CAMO de conformidad con el Reglamento (UE) 1321/2014, el RMA será el Responsable del Contrato de la Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA). Bajo ninguna circunstancia el RCGMA puede pertenecer a la CAMO contratada para evitar conflicto de intereses. Cumplirá con las condiciones indicadas en los apartados 9.1.1 y 9.1.2 de esta guía.

10. EVALUACIÓN Y ACEPTACIÓN DEL RESPONSABLE

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

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

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

Siempre que se hayan identificado peligros, la gestión del cambio debe ir acompañada del análisis de riesgo asociado al cambio de responsable, junto con las medidas de mitigación consideradas para minimizar dichos riesgos, conforme a TAE.ORO.GEN.130(b) y AMC1 y AMC2 TAE.ORO.GEN.130(b). El operador debe demostrar que mientras estos peligros se encuentren abiertos hace el seguimiento de los mismos. En todo caso la gestión del cambio siempre debe ser adjuntada a la solicitud.

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

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