

Guía de los certificados de operador de transporte aéreo comercial (AOC)



| REGISTRO DE EDICIONES | | |
|-----------------------|------------------------|---|
| EDICIÓN | Fecha de APLICABILIDAD | MOTIVO DE LA EDICIÓN DEL DOCUMENTO |
| 01 | 12/09/2022 | Primera edición. Sustituye a A-COA-AOC-001 |
| 02 | 09/01/2023 | Adaptar a los Reg. (UE) 2021/1296, Reg. (UE) 2021/2237 y Reg.(UE) 2022/410. |
| 03 | Desde publicación | Nuevos códigos de entrenamiento para todo el personal. Añadir consideraciones para operadores de vuelos panorámicos. Añadir subapartado sobre el pago de tasas. Modificación del área Polar al sur del paralelo S60. |

| REFERENCIAS | |
|--|--|
| CÓDIGO | TÍTULO |
| REG. (UE) 2018/1139 | REGLAMENTO (UE) Nº 2018/1139 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO DE 4 DE JULIO DE 2018 SOBRE NORMAS COMUNES EN EL ÁMBITO DE LA AVIACIÓN CIVIL Y POR EL QUE SE CREA UNA AGENCIA DE LA UNIÓN EUROPEA PARA LA SEGURIDAD AÉREA Y POR EL QUE SE MODIFICAN LOS REGLAMENTOS (CE) Nº 2111/2005, (CE) Nº 1008/2008, (UE) Nº 996/2010, (CE) Nº 376/2014 Y LAS DIRECTIVAS 2014/30/UE Y 2014/53/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y SE DEROGAN LOS REGLAMENTOS (CE) Nº 552/2004 Y (CE) Nº 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y EL REGLAMENTO (CEE) Nº 3922/91 DEL CONSEJO. |
| REG. (UE) 965/2012 | REGLAMENTO (UE) Nº 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) Nº 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO. |
| REG. (UE) 1178/2011 | REGLAMENTO (UE) Nº 1178/2011 DE LA COMISIÓN, DE 3 DE NOVIEMBRE DE 2011, POR EL QUE SE ESTABLECEN REQUISITOS TÉCNICOS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVOS RELACIONADOS CON EL PERSONAL DE VUELO DE LA AVIACIÓN CIVIL EN VIRTUD DEL REGLAMENTO (CE) Nº 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO. |
| REG. (UE) 1321/2014 | REGLAMENTO (UE) Nº 1321/2012 DE LA COMISIÓN, DE 26 DE NOVIEMBRE DE 2014, SOBRE EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES Y PRODUCTOS AERONÁUTICOS, COMPONENTES Y EQUIPOS Y SOBRE LA APROBACIÓN DE LAS ORGANIZACIONES Y PERSONAL QUE PARTICIPAN EN DICHAS TAREAS. |
| FOM/2189/2010 | ORDEN FOM/2189/2010, DE 7 DE JULIO, POR LA QUE SE SUSTITUYE EL ANEXO DEL REAL DECRETO 279/2007, DE 23 DE FEBRERO, POR EL QUE SE DETERMINAN LOS REQUISITOS EXIGIBLES PARA LA REALIZACIÓN DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL POR HELICÓPTEROS CIVILES. ENMIENDA 5 JAR-OPS 3. |
| LEY 21/2003 | LEY 21/2003, DE 7 DE JULIO, DE SEGURIDAD AÉREA. |
| LEY 39/2015 | LEY 39/2015, DE 1 DE OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO COMÚN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS. |
| RD 98/2009 | REAL DECRETO 98/2009, DE 6 DE FEBRERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN AERONÁUTICA. |
| CO 16B | CIRCULAR OPERATIVA 16 B SOBRE LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO, MÁXIMOS DE ACTIVIDAD AÉREA Y PERIODOS MÍNIMOS DE DESCANSO PARA LAS TRIPULACIONES. |
| REG. (CE) 1008/2008 | REGLAMENTO (CE) Nº 1008/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, DE 24 DE SEPTIEMBRE DE 2008 SOBRE NORMAS COMUNES PARA LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS AÉREOS EN LA COMUNIDAD. |
| 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 E-SIGNATURE 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 |
| AFM | MANUAL DE VUELO |
| AMC | MEDIO ACEPTADO DE CUMPLIMIENTO |
| AOC | CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO |
| CAMO | ORGANIZACIÓN DE GESTIÓN DE AERONAVEGABILIDAD CONTINUADA |
| CofA | CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD |
| DAEOA | DIVISIÓN DE APROBACIONES Y ESTANDARIZACIÓN DE OPERACIONES AÉREAS |
| DR | DIRECTOR RESPONSABLE |
| E4F | ESIGNATURE FOR FOREIGNERS |
| FSTD | SIMULADOR DE VUELO PARA ENTRENAMIENTO |
| FTL | LIMITACIONES DE TIEMPO DE VUELO Y ACTIVIDAD |
| GM | MATERIAL GUÍA |
| MCTOM | MASA MÁXIMA CERTIFICADA DE DESPEGUE |
| MEL | LISTA DE EQUIPAMIENTO MÍNIMO |
| MO | MANUAL DE OPERACIONES |
| MOPSC | CONFIGURACIÓN MÁXIMA OPERATIVA DE ASIENTOS DE PASAJEROS |
| PVC | PLAN DE VIGILANCIA CONTINUADA |
| SIPA | SISTEMA INTEGRADO DE PROCESOS AERONÁUTICOS |
| TAWS | SISTEMA DE ADVERTENCIA Y ALARMA DE IMPACTO CON EL TERRENO |



ÍNDICE

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 1. | OBJETO Y ALCANCE..... | 7 |
| 2. | CONTENIDO DEL DOCUMENTO | 7 |
| 3. | EMISIÓN AOC..... | 7 |
| 3.1 | Comunicación con el interesado..... | 8 |
| 3.2 | Registro del solicitante previo a la solicitud de AOC | 9 |
| 3.3 | Descripción del proceso..... | 11 |
| 3.4 | Pago de tasas | 12 |
| 3.5 | Instrucciones para la cumplimentación del formato de solicitud | 13 |
| 3.5.1 | <i>Solicitud de aprobación AOC.....</i> | <i>13</i> |
| 3.5.2 | <i>Anexo I – Responsables propuestos.....</i> | <i>14</i> |
| 3.5.3 | <i>Anexo II – Identificación de las aeronaves y operaciones.....</i> | <i>15</i> |
| 3.5.4 | <i>Anexo III - Aprobaciones</i> | <i>17</i> |
| 3.5.5 | <i>Anexo IIIA – Sistema de gestión</i> | <i>26</i> |
| 3.5.6 | <i>Anexo IV – Aprobación MEL.....</i> | <i>27</i> |
| 3.5.7 | <i>Anexo V – Aprobaciones SPA</i> | <i>27</i> |
| 3.5.8 | <i>Anexo VI – Declaración de cumplimiento de requisitos AOC.....</i> | <i>28</i> |
| 3.5.9 | <i>Anexo VII – Demostración de cumplimiento de requisitos de equipamiento</i> | <i>28</i> |
| 3.5.10 | <i>Aclaraciones respecto al formato de solicitud.....</i> | <i>32</i> |
| 3.6 | Especificaciones de operación..... | 32 |
| 3.6.1 | <i>Modelo de aeronave y listado de matrículas.....</i> | <i>32</i> |
| 3.6.2 | <i>Áreas de operación</i> | <i>34</i> |
| 3.6.3 | <i>Operaciones específicas, Parte SPA</i> | <i>36</i> |
| 3.7 | Consideraciones..... | 36 |
| 3.7.1 | <i>Aprobación del responsable de contrato de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad</i> | <i>36</i> |
| 3.7.2 | <i>Esquemas de especificación de tiempo de vuelo</i> | <i>37</i> |
| 3.7.3 | <i>Anexo 9 FCL entrenamiento en base.....</i> | <i>37</i> |
| 3.7.4 | <i>Uso de aeronaves listadas en un AOC (ORO.GEN.310 y ORO.AOC.125).....</i> | <i>37</i> |
| 3.7.5 | <i>Bases de operaciones.....</i> | <i>37</i> |
| 3.7.6 | <i>Posibles alivios a los requisitos</i> | <i>38</i> |
| 4. | PRE-SOLICITUD DE EMISIÓN INICIAL DE AOC..... | 41 |
| 5. | SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE LAS ESPECIFICACIONES DE OPERACIÓN DEL AOC | 42 |
| 5.1 | Descripción del procedimiento de solicitud | 42 |
| 5.2 | Instrucciones para la cumplimentación del formato para modificación de AOC..... | 42 |
| 6. | SOLICITUD DE APROBACIÓN DE CAMBIO EN EL MANUAL DE OPERACIONES | 42 |
| 6.1 | Descripción del procedimiento de solicitud | 42 |



| | | |
|-----------|--|-----------|
| 6.2 | Instrucciones para la cumplimentación del formato de aprobación de cambio en el manual de operaciones..... | 43 |
| 7. | NOTIFICACIÓN DE CAMBIO | 43 |
| 7.1 | Instrucciones para la cumplimentación del formato de notificación de cambio | 44 |
| 8. | SUPERVISIÓN | 44 |
| 9. | CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN | 45 |

1. OBJETO Y ALCANCE

De acuerdo a lo establecido en el artículo 5.1 del Reglamento (UE) 965/2012, y lo recogido en el punto ORO.AOC.100(a), para la realización de operaciones de Transporte Aéreo Comercial es necesario disponer de un Certificado de Operador Aéreo (AOC), emitido por la autoridad competente.

De acuerdo a los requisitos mencionados, el Operador solicitante de un AOC deberá demostrar a la autoridad competente, entre otras cosas, que cumple con los requisitos establecidos en el Reglamento 2018/1139, en la Parte ORO, Parte CAT y Parte SPA.

2. CONTENIDO DEL DOCUMENTO

El objeto de esta guía es informar de los procesos que conducen a la emisión inicial del Certificado de Operador Aéreo (AOC) para la realización de operaciones de Transporte Aéreo Comercial con avión y helicóptero, así como a la tramitación de modificaciones a éstos y las actividades de supervisión/vigilancia continuada de los mismos.

Igualmente se incluye información con respecto a la tramitación de los cambios que no afectan a las especificaciones operacionales, incluyendo las tareas que corresponden tanto a la notificación de cambios que no requieran aprobación previa, como aquellas modificaciones que sí la requieran.

Las siguientes aprobaciones quedan fuera del ámbito del presente procedimiento:

- Métodos alternativos de cumplimiento (AltMoC), las solicitudes se dirigirán a la división o servicio al que se solicita la exención.
- Exenciones, las solicitudes se dirigirán a la división o servicio al que se solicita la exención.
- Acuerdos de código compartido, las solicitudes se dirigirán al Servicio de Permisos Comerciales de Tráfico Aéreo.
- Acuerdos de arrendamiento de aeronaves, las solicitudes se dirigirán al Servicio de Análisis Económico del Transporte Aéreo.

Todas las aprobaciones, al igual que el resto del contenido del AOC, estarán incluidas en el Manual de Operaciones, el cual será revisado cada vez que sea necesario incluir o enmendar una aprobación.

Todos los formatos nombrados en esta guía se pueden encontrar publicados en la sede electrónica de AESA (<https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/>).

3. EMISIÓN AOC

Previo a la presentación de una solicitud inicial de AOC se recomienda que el operador realice una pre-solicitud, que recoja los detalles técnicos de las operaciones propuestas, ver apartado 4.

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 Aéreo.

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@seguridadeaerea.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 CI@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 AOC

Cualquier sociedad, entidad y/o particular que desarrolle actividades sujetas a notificación o aprobación de un AOC 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 AOC, 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>.

Sin perjuicio de las instrucciones específicas incluidas en cada uno de los formatos citados en este documento se dan a continuación algunas pautas relativas a la documentación a presentar para la obtención de un Certificado de Operador Aéreo:

El operador solicitante de un nuevo AOC deberá remitir a la División de Aprobaciones y Estandarización de Operaciones Aéreas (DAEOA), de la Dirección de Seguridad de Aeronaves (DSA) de AESA la solicitud formal, de acuerdo con el formato **OPS-AOC-P01-F001**, a través de la Sede Electrónica de AESA (<https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/>).

La solicitud inicial de expedición de un AOC deberá presentarse, al menos, 90 días antes de la fecha prevista de inicio de operación.

La solicitud de emisión incluye la siguiente documentación específica:

- Justificante de Pago de las Tasas aplicables. Las modificaciones con objeto de reducir el alcance del AOC estarán exentas de Tasas. <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/tasas/tasas>.

- Objeto de la solicitud, datos del solicitante y persona con capacidad de representación que hace la solicitud, mediante el formato **OPS-AOC-P01-F001**.
- Nombres, cualificaciones y experiencia del personal responsable propuesto del AOC; Responsable de Operaciones de Vuelo (ROV), Responsable de Entrenamiento de Tripulaciones (RET), Responsable de Operaciones de Tierra (ROT) y Responsable del Contrato de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad (RCGMA) en caso de ser necesario, mediante el formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo I**.

El Responsable de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad se evalúa en el procedimiento de aeronavegabilidad continuada.

En el caso del Director Responsable, deberá cumplir el requisito de buena reputación, honorabilidad profesional, de conformidad al Art. 7 del Reglamento (CE) 1008/2008 de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, ver apartado 5.1.4 y Anexo II de la guía para la obtención **G-DSAOE-LEX-01**, de una licencia de explotación para la prestación de servicios de transporte aéreo, presentando la declaración de honorabilidad (<https://www.seguridadaerea.gob.es/sites/default/files/G-DSAOE-LEX-01%201.0.pdf>).

- Datos de las aeronaves y operaciones propuestas, mediante presentación del **OPS-AOC-P01-F001 Anexo II**.
- Manual de Operaciones (MO) y Manuales adicionales mencionados en el mismo en los que se desarrolla contenido del MO, junto con el formato de elementos sujetos a aprobación **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III**. El MO podrá presentarse posteriormente, aunque al menos 60 días antes de la fecha prevista de inicio de las operaciones.
- El sistema de gestión y los cargos responsables del mismo; Director Responsable (DR), Responsable de Seguridad (RS), Responsable del Control de Conformidad (RCC); se incluyen en el **OPS-AOC-P01-F001 Anexo IIIA**.
- Solicitud de aprobación MEL, formato incluido en este procedimiento **OPS-AOC-P01-F001 Anexo IV**.
- Solicitud de aprobación SPA, si se requiere. En caso de solicitar aprobaciones específicas de la Parte SPA, éstas se encuentran incluidas en el formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III y Anexo V**. Se debe tener en cuenta que deben coincidir con las operaciones indicadas en el **OPS-AOC-P01-F001 Anexo II**.
- Declaración de cumplimiento de los requisitos del Reglamento (UE) 965/2012, según el formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo VI**.
- Demostraciones de cumplimiento del equipamiento de las aeronaves, formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo VII.A/H**.

Nótese que, para proceder a la resolución del procedimiento, previamente será necesario disponer de los siguientes documentos y aprobaciones:

- Aprobación del Programa de Seguridad (Security), <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/security/companias-aereas> (buzón de contacto: seguridadprogramas.aesa@seguridadaerea.es)

- Aprobación del Programa de Atención a Víctimas, en caso de requerir Licencia de Explotación, buzonpav.aesa@seguridadaerea.es.
- Aprobación de los Programas de Mantenimiento de las aeronaves. <https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/otros/programas-de-mantenimiento>
- Aprobación de la MEL. <https://sede.seguridadaerea.gob.es/sede-aesa/catalogo-de-procedimientos/aprobaci%C3%B3n-de-listas-de-equipo-m%C3%ADnimo-mel>
- Aprobación como Organización de Gestión de Aeronavegabilidad Continuada (CAMO). <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/aeronaves/aeronavegabilidad-continuada/organizaciones/organizacion-de-gestion-de-la-aeronavegabilidad-camo>, o contrato con una CAMO aprobada, cumpliendo con el del Reg. (UE) 1321/2014.
- Emisión de Licencia de Explotación, de conformidad con el Reglamento 1008/2008, si procede y la cual se emite al mismo tiempo que el certificado AOC. <https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/licencias-de-explotacion>.

3.3 Descripción del proceso

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

A lo largo del procedimiento se realizarán un mínimo de tres reuniones, una reunión inicial, una de seguimiento y una reunión final. En estas reuniones se requiere la presencia del Director Responsable y del resto de cargos responsables propuestos.

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 se convocará al director 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. Como resultado, se podría trasladar al operador la necesidad de proporcionar evidencias o documentación adicional.

Durante esta reunión además se proporcionará un cronograma inicial del desarrollo del procedimiento, que incluirá una primera fecha estimada de finalización del proceso de evaluación de la documentación. Esta fecha, la cual supone una estimación, es una fecha inicial tentativa de emisión del AOC, en caso de que no hubiera no conformidades en la evaluación. En esta primera reunión se solicitará al operador que adquiera ciertos compromisos en cuanto a plazos para poder cumplir con el cronograma, por ejemplo, para proporcionar la documentación requerida en el proceso, los diferentes manuales del operador y documentación del fabricante, o la disponibilidad de las aeronaves y de las tripulaciones para realizar los entrenamientos requeridos.

Una vez iniciado el expediente, se realizará una evaluación documental en la que se revisarán los diferentes manuales para verificar el cumplimiento de todos los requisitos aplicables a la operación solicitada en la documentación aportada.

Posteriormente, se visitarán y evaluarán las instalaciones del operador para comprobar el cumplimiento de los requisitos en aquellos ámbitos en los que se considere necesario.

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-AOC-P01-GU02**.

En la reunión de seguimiento se realizarán los ajustes necesarios para adaptar la planificación a la evolución real del procedimiento.

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 realizará una reunión final se comprobará la idoneidad de toda la documentación para la emisión del AOC, y contará con la presencia del principal de operaciones asignado a la supervisión del nuevo certificado de AOC. Posteriormente se emitirá la resolución en la que se incluirán todas las aprobaciones asociadas al certificado y los manuales.

El certificado de operador aéreo tiene vigencia ilimitada y está sujeto a un plan de vigilancia continuada, con una tasa anual, durante el que se realizarán las auditorías e inspecciones necesarias para garantizar que se mantiene el cumplimiento de los requisitos aplicables. En caso de incumplimiento de los mismos el AOC podrá ser limitado, suspendido y/o revocado.

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

3.4 Pago de tasas

Previamente a la presentación de una solicitud, es necesario haber realizado el pago de tasas. Los conceptos que requieren pago de tasas son los siguientes:

- Emisión inicial o modificación del certificado AOC (tarifa 3ª). Con la excepción del caso de modificaciones que no conlleven una evaluación por parte de AESA, como por ejemplo un cambio de nombre del operador o la baja de una matrícula.
- Expedición de las siguientes operaciones aprobaciones: LVO CATII, LVO CATIII, RVSM, MNPS y ETOPS (tarifa 4ª). Se requiere el pago de una tasa por aprobación y aeronave.

En LVO CAT II y LVO CAT III existen las siguientes salvedades:

- En el caso de inclusión de aeronaves con la misma especificación que una aprobación ya emitida, se abonará una única tasa por matrícula para ambas aprobaciones CAT II y CAT III.

- En el caso de aprobaciones CAT II y CAT III de varias aeronaves que consistan solo en modificaciones de DH/RVR de aprobaciones ya emitidas, se abonará solo una tasa de modificación de AOC.

3.5 Instrucciones para la cumplimentación del formato de solicitud

3.5.1 *Solicitud de aprobación AOC*

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-AOC-P01-F001** completa en formato Excel.

Cada **Anexo y Parte** de la solicitud se encuentra en una pestaña independiente del archivo Excel.

Para comodidad de los operadores y agilizar el trabajo de AESA, se recomienda eliminar las pestañas no utilizadas del formato Excel.

Las celdas a cumplimentar se encuentran sombreadas en gris, quedando protegido el resto del documento, el cual no debe modificarse.

Presentar la solicitud en la sede electrónica en formato Excel.

En caso de solicitud inicial del Certificado de Operador Aéreo, 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 90 días 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 60 días de antelación a la fecha prevista del inicio de las operaciones.

El apartado A deberá completarse con los datos del operador. Se incluirá en A2 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 A3 cuando se trate de una solicitud inicial de AOC. 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.

Se marcarán en el apartado D los 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 Aéreo (AOC) solo deberán marcarse los elementos de la modificación solicitada en los **Anexos** que sea necesario incorporar.

Al margen de completar los apartados A, B, C y D de la página principal del **OPS-AOC-P01-F001**, en función del tipo de solicitud se deben presentar también los **Anexos** y documentación a continuación indicada. Solo deben imprimirse los **Anexos** y **Partes** 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 Aéreo:

- Desde el **Anexo I** al **Anexo VII**.
- Justificante de pago de las Tasas aplicables.

Solicitud de modificación del Certificado de Operador Aéreo:

- **Anexo I** al **Anexo V** sujetos a modificación, junto con el **Anexo VII** en caso de aprobación de operación no SPA con requisitos de equipamiento.

Solicitud de modificación del Certificado de Operador Aéreo exclusivamente por cambio de datos del Operador:

- Formato **F-DSC-ORGA-01**, de acuerdo la guía **A-DSC-ORGA-01**.

Solicitud de aprobación de cambio de procedimientos, entrenamientos de tripulaciones y/o MEL que se establecen en el Manual de Operaciones, incluyendo la solicitud de modificación del sistema de gestión, que no requiera modificación del Certificado de Operador Aéreo:

- **Anexo I**, **Anexo III**, **Anexo IV** y **Anexo V**, aplicables.

En caso de solicitar aprobación de operaciones específicas de la Parte SPA, se marcará la casilla a tal efecto incluida en el apartado correspondiente al **Anexo III** y posteriormente se completará toda la información requerida en cada **Parte** del **Anexo V** correspondiente a cada una de ellas.

Solicitud de modificaciones que afecten al sistema de gestión:

- **Anexo IIIA**.

El apartado E deberá completarse en caso de realizar cambios no sometidos a aprobación presentados junto con una solicitud de aprobación.

En el caso de tratarse exclusivamente modificaciones del Manual de Operaciones sin aprobación requerida, se presentará el formato **OPS-AOC-P01-F088** Notificación de cambio en el Manual de Operaciones, ver apartado 7.

3.5.2 **Anexo I – Responsables propuestos**

3.5.2.1 **Personal responsable propuesto**

Se publicará en la web de AESA la guía **OPS-AOCP01-GU02** que incluye información sobre la evaluación del personal responsable en un AOC 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 D del **Anexo I** se incluirán los datos del personal responsable propuesto. 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 ORO.GEN.210(b) y ORO.AOC.135(a):

- Responsable de Operaciones Vuelo (ROV).
- Responsable de Entrenamiento de Tripulaciones (RET).
- Responsable de Operaciones Tierra (ROT).
- Responsable del contrato de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad (RCGMA).

Excepto para AOCs restringidos a vuelos locales, el Sistema de Gestión de un Operador, ORO.GEN.200, debe integrar el Sistema de Gestión de la Aeronavegabilidad Continuada, CAMO.A.200, según CAMO.A.200(d). 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 **G-DSA-SG-03** (<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.
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 página principal del formato **OPS-AOC-P01-F001**, responsabilizándose de la veracidad de los datos aportados.

3.5.3 **Anexo II – Identificación de las aeronaves y operaciones**

3.5.3.1 **Identificación de las aeronaves y operaciones propuestas**

En el **Anexo II** figurarán las aeronaves que se proponen incluir en el AOC. 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 AOC, no será necesario listar en esta tabla las aeronaves ya incluidas en el AOC 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. Fabricante y Modelo: Fabricante de la aeronave y el modelo que identificará la flota de aeronaves, que con carácter general se entenderá por el recogido en el certificado de tipo, ver apartado 3.6.1. Para cada modelo se completará una **Parte 1 del Anexo II**.
2. Números de serie/Matrículas: Identificación individual de todas las aeronaves pertenecientes al mismo grupo definido en el punto 1.
3. Tipo de operación: Pasajeros, Carga, Otras: Panorámico A-A, dentro de área local, etc. Para operaciones de carga se completará la **Parte 2 del Anexo II**.
4. Área de operación en la que se solicita operar, ver apartado 3.6.2. Para cada área de operación se completará una **Parte 3 del Anexo II**.
5. Todas las aprobaciones específicas para esa flota, entre las siguientes:

Especificaciones de navegación para operaciones PBN. (RNP AR APCH)
Especificaciones de navegación para operaciones PBN. (RNP 0.3)
Especificación mínima de performance de navegación. MNPS (NAT HLA)
Separación vertical mínima reducida. (RVSM)
Operaciones con baja visibilidad LVO. (LVTO)
Operaciones con baja visibilidad LVO. (SA CAT I)
Operaciones con baja visibilidad LVO. (CAT II)
Operaciones con baja visibilidad LVO. (SA CAT II)
Operaciones con baja visibilidad LVO. (CAT III)
Operaciones con baja visibilidad LVO. (EFVS)
Operaciones con baja visibilidad LVO. (HELI SA CAT I)
Operaciones de aviones bimotores de alcance extendido. (ETOPS)
Mercancías Peligrosas. (DG)
Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes. (NVIS)
Operaciones de vuelo de helicópteros de rescate con grúa. (HHO)
Operaciones de servicio médico de emergencias con helicópteros. (HEMS)
Operaciones de helicópteros en el mar. (HOFO)
Operaciones de aviones monomotores de turbina en vuelo nocturno o en condiciones de vuelo por instrumentos. (SET IMC)
Cartera electrónica de vuelo. (EFB)
Operaciones de helicópteros a un punto en el espacio (PinS) con mínimos VFR reducidos (PINS-VFR)
Operaciones de aviones bimotores de alcance extendido superiores a 120 minutos. (NON ETOPS)

Para las aprobaciones de operación de baja visibilidad se indicarán los valores de DH y RVR que correspondan.

Para la aprobación ETOPS se indicará el Umbral tiempo/distancia máxima en minutos y el tipo de motor.

6. Las limitaciones especiales definidas son las siguientes:

Avión:

- L1 (A): Sólo VFR de día.
- L2 (A): Sólo VFR.
- L10 (A): No operar por encima de 25.000 ft.
- L11 (A): No operar por encima de 10.000 ft.
- LO (A): Otros.

Helicóptero:

- L2 (H): Sólo VFR de día.
- L4 (H): Sólo VFR.
- L10 (H): No operar por encima de 10.000 ft.

- L19 (H): No se realizar operaciones de transporte aéreo comercial en alta mar en entorno hostil, HOFO.
- L23 (H): No se volar sobre el agua en un entorno hostil a una distancia de tierra equivalente a más de 10 minutos de tiempo de vuelo, a velocidad normal de crucero.
- LO (H): Otros.

Las limitaciones especiales correspondientes a cada matrícula se deben reflejar en el Manual de Operaciones Parte B Sección 1

3.5.4 Anexo III - Aprobaciones

3.5.4.1 Aprobaciones en el Manual de Operaciones

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

Los elementos señalados con (1) tienen desarrollada una Parte a ser completada por el operador en este **Anexo III**.

Los elementos señalados con (2) tienen desarrollada una Parte a ser completada por el operador en el **Anexo V**.

Para cada elemento sujeto a aprobación solicitado se debe completar su parte correspondiente del **Anexo III**, en caso de que exista.

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

En el caso solicitud de modificación sujeta a aprobación, se cumplimentarán únicamente aquellos elementos y requisitos de entrenamiento nuevos o a modificar.

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 | ORO.GEN.130(c) | Procedimiento de notificación a la Autoridad. |
| 2 ⁽¹⁾ | ORO.GEN.130(c) | Procedimiento para gestión interna de las matrículas operadas bajo el AOC. |
| 3 | ORO.GEN.200(a)(1) ORO.GEN.200(a)(2) | Sistema de gestión. Líneas de responsabilidad y Política de Seguridad. |
| 4 ⁽¹⁾ | ORO.GEN.310(a)(2) | Procedimiento para la utilización de aeronaves que figuran en un AOC por otros operadores diferente al titular del AOC, para operaciones no comerciales y operaciones especializadas, por un periodo continuo no superior a treinta días. |
| 5 ⁽¹⁾ | ORO.FTL.120 | Gestión de riesgos de fatiga (FRM). |
| 6 ⁽¹⁾ | ORO.FTL.125 EU-OPS Subparte Q y normativa nacional CO16B | Esquemas de especificación de tiempos de vuelo. |
| 7 ⁽¹⁾ | FCL Apéndice 10 ORO.FC.231(a) | Procedimientos relativos a los programas de entrenamiento basados en la evidencia; delegación de firma gestor EBT y revalidación y renovación de licencias. |

| Código AESA para el elemento | Requisito | Elemento aprobado |
|------------------------------|----------------------------------|--|
| 8 ⁽¹⁾ | ORO.FC.240 | Procedimientos de tripulación de vuelo para operar en más de un tipo o variante. |
| 9 ⁽¹⁾ | ORO.CC.100 | Procedimiento de operaciones no comerciales con aeronaves con una MOPSC superior a diecinueve y un máximo de diecinueve pasajeros, sin un miembro operativo de la tripulación de cabina a bordo. |
| 10 ⁽¹⁾ | ORO.CC.250 | Procedimientos de tripulación de cabina para operar en 4 tipos de aeronave. |
| 11 ⁽¹⁾ | CAT.OP.MPA.110 | Método de establecimiento de mínimos de operación de aeródromo. |
| 12 | CAT.OP.MPA.115(a) | Aproximaciones particulares no voladas como estabilizadas. |
| 13 | CAT.OP.MPA.115(b) | Aproximaciones de no-precisión particulares no voladas con técnica CDFA para NPA. |
| 14 ⁽²⁾ | CAT.OP.MPA.140(a)(2) | Operaciones de aviones bimotores de alcance extendido superiores a 120 minutos (NON ETOPS). |
| 15 ⁽¹⁾ | CAT.OP.MPA.145(b) | Método de establecimiento de altitudes mínimas de vuelo. |
| 16 ⁽¹⁾ | CAT.OP.MPA.180 CAT.OP.MPA.190 | Plan de combustible/energía. |
| 17 ⁽¹⁾ | CAT.OP.MPA.182(d)(2) | Uso de aeródromos aislados como destino. |
| 18 ⁽¹⁾ | CAT.OP.MPA.200 | Carga o descarga especial de combustible/energía. |
| 19 | CAT.OP.MPA.270(b) | Procedimientos de descenso por debajo de las altitudes mínimas de vuelo especificadas. |
| 20 | CAT.OP.MPA.312(c) | Uso de EVS para realizar operaciones EFVS 200. |
| 21 | CAT.OP.MPA.320(d) | Utilización de masa de aterrizaje inferior a la certificada para determinar la velocidad indicada en el umbral (VAT). |
| 22 ⁽¹⁾ | CAT.POL.A.240 | Despegue con ángulos de alabeo incrementados (para aviones de performance clase A). |
| 23 ⁽¹⁾ | CAT.POL.A.245 CAT.POL.A.345 | Procedimientos de <i>Steep Approach</i> (para aviones de performance clases A y B). |
| 24 ⁽¹⁾ | CAT.POL.A.250 CAT.POL.A.350 | Operaciones de aterrizaje corto (para aviones de performance clases A y B). |
| 25 ⁽¹⁾ | CAT.POL.A.255 CAT.POL.A.355 | Operaciones de distancia de aterrizaje requerida reducida (para aviones de performance clases A y B). |
| 26 | CAT.POL.H.225 | Operaciones de Helicópteros a/desde lugares de interés público. |
| 27 ⁽¹⁾ | CAT.POL.H.305 | Operaciones de Helicópteros sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro. |
| 28 ⁽¹⁾ | CAT.POL.H.420 | Operaciones de Helicópteros sobre entorno hostil situado fuera de áreas congestionadas. |
| 29 | CAT.POL.MAB.100(f) | Masas para carga de pago distintas de las masas estándar para pasajeros y equipaje. |
| 30 ⁽²⁾ | SPA.PBN.100(a)(1) | Especificaciones de navegación para operaciones PBN (RNP AR APCH). |
| 31 ⁽²⁾ | SPA.PBN.100(a)(2) | Especificaciones de navegación para operaciones PBN (RNP 0.3). |
| 32 ⁽²⁾ | SPA.MNPS.105 | Operaciones con especificaciones de requisitos mínimos de navegación MNPS (NAT HLA). |
| 33 ⁽²⁾ | SPA.RVSM.105 | Operaciones con separación vertical mínima reducida (RVSM). |
| 34 ⁽²⁾ | SPA.LVO.100(a) | Operaciones con baja visibilidad LVO (LVTO). |

| Código AESA para el elemento | Requisito | Elemento aprobado |
|------------------------------|---------------------|---|
| 35 ⁽²⁾ | SPA.LVO.100(c) | Operaciones con baja visibilidad LVO (SA CAT I). |
| 36 ⁽²⁾ | SPA.LVO.100(b) | Operaciones con baja visibilidad LVO (CAT II). |
| 37 ⁽²⁾ | SPA.LVO.100(c) | Operaciones con baja visibilidad LVO (SA CAT II). |
| 38 ⁽²⁾ | SPA.LVO.100(b) | Operaciones con baja visibilidad LVO (CAT III). |
| 39 ⁽²⁾ | SPA.LVO.100(c) | Operaciones con baja visibilidad LVO (EFVS). |
| 40 ⁽²⁾ | SPA.LVO.100(c) | Operaciones con baja visibilidad LVO (HELI SA CAT I). |
| 41 ⁽²⁾ | SPA.ETOPS.105 | Operaciones de aviones bimotores de alcance extendido (ETOPS). |
| 42 ⁽²⁾ | SPA.DG.105 | Procedimientos para el transporte de Mercancías Peligrosas (DG). |
| 43 ⁽²⁾ | SPA.NVIS.100 | Operaciones con helicópteros con la ayuda de sistemas de visión nocturna de imágenes (NVIS). |
| 44 ⁽²⁾ | SPA.HHO.100 | Operaciones de vuelo de helicópteros de rescate con grúa (HHO). |
| 45 ⁽²⁾ | SPA.HEMS.100 | Operaciones de servicio médico de emergencias con helicópteros (HEMS). |
| 46 ⁽²⁾ | SPA.HOFO.105 | Operaciones de helicópteros en el mar (HOFO). |
| 47 ⁽²⁾ | SPA.SET-IMC.105 | Operaciones de aviones monomotores de turbina en vuelo nocturno o en condiciones de vuelo por instrumentos (SET-IMC). |
| 48 ⁽²⁾ | SPA.EFB.100 | Cartera electrónica de vuelo (EFB). |
| 49 ⁽²⁾ | SPA.PINS-VFR.100(a) | Operaciones de helicópteros a un punto en el espacio (PinS) con mínimos VFR reducidos (PINS-VFR). |
| XX | XXXXXXXXXXXX | Otros: XXXXXXXXXXXX |

De los elementos anteriores, un operador deberá contar al menos con las siguientes aprobaciones en su Manual de Operaciones:

- Sistema de gestión.
- Personal responsable.
- Procedimiento de notificación a la Autoridad.
- Esquema de especificación de tiempos de vuelo.
- Método de establecimiento de mínimos de operación de aeródromo (a partir del 30/10/2022).
- Método de establecimiento de altitudes mínimas de vuelo.
- Plan de combustible/energía.

3.5.4.2 El Sistema de Gestión

El elemento de aprobación número 3 corresponde al sistema de gestión. Para solicitudes referentes al mismo deberá rellenarse el **Anexo IIIA**.

3.5.4.3 Operaciones específicas, Parte SPA

Los elementos de aprobación con número desde el 28 hasta el 47, ambos inclusive, corresponden a las aprobaciones específicas de la Parte SPA. En la descripción de cada elemento se incluye el código en el mencionado procedimiento. El elemento de aprobación número 15, CAT.OP.MPA.140(a)(2), también es tratado en el procedimiento anteriormente mencionado.

En estos casos deberá rellenarse la parte correspondiente del **OPS-AOC-P01-F001 Anexo V**.

3.5.4.4 Programas de entrenamiento

El operador indicará en esta sección los programas de entrenamiento que tiene establecidos para cada grupo de tripulantes según los tipos o variantes de aeronave que operen. Esto incluirá tanto a la tripulación de vuelo, tripulación de cabina y 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 donde se encuentre cada programa.

Los cursos de entrenamiento se encuentran prefijados en los siguientes:

Todo el personal:

- Entrenamiento en transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. (nº90)
- Otros cursos. (nº91 al 99)

Tripulación de vuelo:

- Entrenamiento para la competencia en ruta/aeródromo. (nº100)
- Entrenamiento de conversión y verificación al operador, incluye UPRT y CRM. Puede incluir el uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se distinguirán si se realiza según la Sección 2 o según la Sección 3 de ORO.FC. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº101 al 119)
- Entrenamiento de diferencias y familiarización, equipos y procedimientos. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº120 al 139)
- Entrenamiento y verificaciones periódicas, incluye UPRT y CRM. Puede incluir el uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se distinguirán si se realiza según la Sección 2, siguiendo programas EBT o según la Sección 3 de ORO.FC. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº140 al 159)
- Entrenamiento en ambos puestos de pilotaje. Puede incluir el uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se distinguirán si la formación corresponde a avión o helicóptero. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº160 al 179)
- Entrenamiento piloto de relevo. Puede el uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. (nº180)

- Entrenamiento un solo piloto para IFR o vuelo nocturno. Puede incluir uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº181 al 199)
- Curso de mando, incluye CRM. Puede incluir uso de dispositivos de entrenamiento para simulación de vuelo FSTDs. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº200 a 219)
- Entrenamiento inicial del operador en gestión de recursos de la tripulación (CRM). (nº220)
- Entrenamiento en base. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº221 al 239)
- Programas Alternativos de Entrenamiento y Cualificación. (nº240 al 259)
- Primer entrenamiento para operaciones SPA. Formación en las operaciones SPA impartida por primera vez en el operador una vez recibida la aprobación. La formación requerida por la operación SPA, inicial y recurrente, se incluirá en los de la Parte ORO.FC arriba indicados. (nº260 al 272)
- Otros cursos. Para otros cursos específicos, los cuales sea imprescindible impartir fuera de los anteriormente establecidos, se añadirán en filas sucesivas. Los requisitos de formación requerida, inicial y recurrente, según las aprobaciones operacionales obtenidas, se incluirán en los de la Parte ORO.FC arriba indicados. (nº280 al 299)

Tripulación de cabina:

- Entrenamiento inicial. (nº300)
- Entrenamiento específico y de conversión al operador. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº310 al 319)
- Entrenamiento de diferencias. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº320 al 329)
- Entrenamiento de familiarización. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº330 al 339)
- Entrenamiento periódico. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº340 al 349)
- Entrenamiento de refresco. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº350 al 359)
- Curso de sobrecargo. (nº360)
- Entrenamiento para operaciones con un único tripulante de cabina de pasajeros. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº370-379)
- Otros cursos. Para otros cursos específicos, los cuales sea imprescindible impartir fuera de los anteriormente establecidos, se añadirán en filas sucesivas. (nº380 al 399)

Tripulación técnica:

- Entrenamiento inicial. (nº400)
- Entrenamiento de conversión y verificación al operador. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº410 al 419)
- Entrenamiento de diferencias. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº420 al 429)
- Vuelos de familiarización. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº430 al 439)
- Entrenamiento y verificaciones periódicas. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº440 al 449)
- Entrenamiento de refresco. Se añadirán las filas necesarias para diferenciar el grupo de tripulantes al que se encuentra dirigido cada una de ellas. (nº450 al 459)
- Primer entrenamiento para operaciones SPA. Formación en las operaciones SPA impartida por primera vez en el operador una vez recibida la aprobación. La formación requerida por la operación SPA, inicial y recurrente, se incluirá en los de la Parte ORO.FC arriba indicados. (nº460 al 462)
- Otros cursos. Para otros cursos específicos, los cuales sea imprescindible impartir fuera de los anteriormente establecidos, se añadirán en filas sucesivas. (nº470 al 499)

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. |
|---|--|--|--------------------------------|---|-----------------|
| ENTRENAMIENTOS PARA TODO EL PERSONAL | | | | | |
| 90 | ORO.GEN.110(j) | Entrenamiento en MMPP. | A320/A330/ EC135T2 | - | MO-D 2.5.1 |
| ENTRENAMIENTOS DE TRIPULACIONES DE VUELO | | | | | |
| 100 | ORO.FC.105(b)(2) | Entrenamiento para la competencia en ruta/aeródromo. | GENÉRICO | <u>A320:</u> DK - 186A <u>A330:</u> DK - 186A | MO-D 2.1.6 |
| 101 | ORO.FC.120 ORO.FC.220 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146 | Entrenamiento de conversión y verificación al operador, incluye UPRT y CRM. (Sección 2 ORO.FC) | A320 | DK - 186A | MO-D 2.1.3 |
| 102 | ORO.FC.120 ORO.FC.220 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146 | Entrenamiento de conversión y verificación al operador, incluye UPRT y CRM. (Sección 2 ORO.FC) | A330 | DK - 186A | MO-D 2.1.3 |
| 120 | ORO.FC.125 | Entrenamiento de diferencias y familiarización, equipos y procedimientos. | A320 | --- | MO-D 2.1.4 |



| 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. |
|---|--|---|--------------------------------|---|-----------------|
| 121 | ORO.FC.125 | Entrenamiento de diferencias y familiarización, equipos y procedimientos. | A330 | --- | MO-D 2.1.4 |
| 140 | ORO.FC.130 ORO.FC.230 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146 | Entrenamiento y verificaciones periódicas, incluye UPRT y CRM. (Sección 2 ORO.FC) | A320 | DK - 186A | MO-D 2.1.8 |
| 141 | ORO.FC.130 ORO.FC.230 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146 | Entrenamiento y verificaciones periódicas, incluye UPRT y CRM. (Sección 2 ORO.FC) | A330 | DK - 149A | MO-D 2.1.8 |
| 160 | ORO.FC.135 ORO.FC.235 ORO.FC.145 ORO.FC.146 | Entrenamiento ambos puestos de pilotaje. Avión. | A320 | DK - 186A | MO-D 2.1.7 |
| 161 | ORO.FC.135 ORO.FC.235 ORO.FC.145 ORO.FC.146 | Entrenamiento ambos puestos de pilotaje. Avión. | A330 | DK - 149A | MO-D 2.1.7 |
| 180 | ORO.FC.A.201 ORO.FC.145 ORO.FC.146 | Entrenamiento piloto de relevo. | GENÉRICO | A320: DK - 186A A330: DK - 186A | MO-D 2.1.7 |
| 200 | ORO.FC.205 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146 | Curso de Mando, incluye CRM. | A320 | DK - 186A | MO-D 2.1.5 |
| 201 | ORO.FC.205 ORO.FC.115 ORO.FC.145 ORO.FC.146 | Curso de Mando, incluye CRM. | A330 | DK - 149A | MO-D 2.1.5 |
| 220 | ORO.FC.215 | Entrenamiento inicial del operador en CRM. | GENÉRICO | | MO-D 2.1.1 |
| ENTRENAMIENTOS DE TRIPULACIONES DE CABINA DE PASAJEROS | | | | | |
| 300 | ORO.AOC.120(a) CC.TRA.215(a) CC.TRA.220 ORO.CC.120 | Formación de la tripulación de cabina. Entrenamiento inicial. | GENÉRICO | --- | MO-D 2.2.1 |
| 310 | ORO.CC.125 | Entrenamiento específico y de conversión al operador. | A320 | --- | MO-D 2.2.2 |
| 311 | ORO.CC.125 | Entrenamiento específico y de conversión al operador. | A330 | --- | MO-D 2.2.2 |
| 320 | ORO.CC.130 | Entrenamiento de diferencias. | A320 | --- | MO-D 2.2.3 |
| 321 | ORO.CC.130 | Entrenamiento de diferencias. | A330 | --- | MO-D 2.2.3 |
| 330 | ORO.CC.135 | Entrenamiento de familiarización. | A320 | --- | MO-D 2.2.4 |
| 331 | ORO.CC.135 | Entrenamiento de familiarización. | A330 | --- | MO-D 2.2.4 |
| 240 | ORO.CC.140 | Entrenamiento periódico. | A320 | --- | MO-D 2.2.5 |

| 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. |
|---|--------------------------|---|--------------------------------|---|-----------------|
| 241 | ORO.CC.140 | Entrenamiento periódico. | A330 | --- | MO-D 2.2.5 |
| 350 | ORO.CC.145 | Entrenamiento de refresco. | A320 | --- | MO-D 2.2.6 |
| 351 | ORO.CC.145 | Entrenamiento de refresco. | A330 | --- | MO-D 2.2.6 |
| 360 | ORO.CC.200 | Curso de sobrecargo. | GENÉRICO | --- | MO-D 2.2.7 |
| ENTRENAMIENTOS DE TRIPULACIONES TÉCNICAS | | | | | |
| 400 | ORO.TC.110 ORO.TC.115 | Entrenamiento inicial. | GENÉRICO | --- | MO-D 2.3.1 |
| 410 | ORO.TC.110 ORO.TC.120 | Entrenamiento de conversión y verificación al operador. | EC135T2 | --- | MO-D 2.3.2 |
| 420 | ORO.TC.110 ORO.TC.125 | Entrenamiento de diferencias. | EC135T2 | --- | MO-D 2.3.3 |
| 430 | ORO.TC.130 | Vuelos de familiarización. | EC135T2 | --- | MO-D 2.3.4 |
| 440 | ORO.TC.110 ORO.TC.135 | Entrenamiento y verificaciones periódica. | EC135T2 | --- | MO-D 2.3.5 |
| 450 | ORO.TC.140 | Entrenamiento de refresco. | EC135T2 | --- | MO-D 2.3.6 |

El operador debe asegurar que ha incluido en el contenido de los programas los requisitos de entrenamiento, iniciales o recurrentes, aplicables a todas sus operaciones.

En caso de aprobación de nuevos elementos, o modificación de los ya aprobados, la primera vez que se realice ese entrenamiento se podrá impartir de forma independiente. Posteriormente se realizarán tal y como se encuentren especificados en la resolución recogida en el **OPS-AOC-P01-F070**, por ejemplo, en los entrenamientos conversión y periódico.

A continuación, se incluye el listado de los requisitos de entrenamiento que, en función de las operaciones que se realicen, se deben incluir en los distintos cursos que se describen más arriba:

- Tripulación de vuelo:

| Requisitos | Programa de Entrenamiento |
|-------------------|--|
| ORO.GEN.110 | Entrenamiento MEL. |
| ORO.GEN.200(a)(3) | Entrenamiento requerido para la operación en entorno con contaminación por cenizas volcánicas conocida o prevista. |
| ORO.FTL.250 | Entrenamiento en gestión de fatiga. |
| CAT.GEN.MPA.140 | Entrenamiento sobre PED. |
| CAT.OP.MPA.115 | Entrenamiento sobre técnica de aproximación de no precisión (CDFA/No CDFa). |
| CAT.OP.MPA.140 | Entrenamiento para operación extendida superior a 120 minutos, NON ETOPS. |
| CAT.OP.MPA.200 | Entrenamiento para la carga o descarga especial de combustible/energía. |

| Requisitos | Programa de Entrenamiento |
|----------------------------------|---|
| CAT.OP.MPA.250 | Entrenamiento sobre deshielo y antihielo. |
| CAT.OP.MPA.255 | Entrenamiento en hielo y otros contaminantes - procedimientos de vuelo. |
| CAT.OP.MPA.290 | Entrenamiento en TAWS/EGPWS. |
| CAT.OP.MPA.295 | Entrenamiento en ACAS. |
| CAT.OP.MPA.312(a)(3) | Entrenamiento para operaciones EFVS-200. |
| CAT.POL.A.205 | Entrenamiento para operación en pistas contaminadas. |
| CAT.POL.A.240 | Entrenamiento para despegue con ángulos de alabeo incrementados (para aviones de performance clase A). |
| CAT.POL.A.245 CAT.POL.A.345 | Entrenamiento para aproximación de descenso pronunciado (<i>Steep Approach</i> para aviones de performance clase A y B). |
| CAT.POL.A.250 CAT.POL.A.350 | Entrenamiento para operaciones de aterrizaje corto (para aviones de performance clase A y B). |
| CAT.POL.A.255 CAT.POL.A.355 | Entrenamiento para operaciones de aterrizaje con distancia requerida reducida (para aviones de performance clase A y B). |
| CAT.POL.A.305 CAT.POL.A.400 | Entrenamiento para despegue en pistas con pendiente superior al 2% (para aviones de performance clase B y C). |
| CAT.POL.H.305 | Entrenamiento para operaciones de Helicópteros – Sin capacidad de aterrizaje forzoso seguro. |
| CAT.OP.MPA.126 SPA.PBN.105(b) | Entrenamiento Operaciones PBN. |
| SPA.MNPS.105(c) | Entrenamiento Operaciones MNPS. |
| SPA.RVSM.105(c) | Entrenamiento Operaciones RVSM. |
| SPA.LVO.120 | Entrenamiento Operaciones LVO. |
| SPA.ETOPS.105(b) | Entrenamiento Operaciones ETOPS. |
| SPA.DG.105 ORO.GEN.110(j)(k) | Entrenamiento en transporte de Mercancías Peligrosas. |
| SPA.NVIS.130(f) | Entrenamiento y verificación Operaciones NVIS. |
| SPA.HHO.130(f) | Entrenamiento y verificación Operaciones HHO. |
| SPA.HEMS.130(f) | Entrenamiento y verificación Operaciones HEMS. |
| SPA.HOFO.170(a) | Entrenamiento y verificación Operaciones HOFO. |
| SPA.SET-IMC.105(c) | Entrenamiento Operaciones SET-IMC. |
| SPA.EFB.100(b)(3) | Entrenamiento y verificación EFB. |
| SPA.PINS-VFR.100(d) | Entrenamiento Operaciones PINS-VFR. |
| SPO.SPEC.MCF.120 | Entrenamiento para vuelos de prueba de mantenimiento. |

- Tripulación de cabina de pasajeros:

| Requisito | Elementos cubiertos por el Programa |
|-----------------|---|
| ORO.GEN.110(j) | Entrenamiento Mercancías Peligrosas. |
| ORO.FTL.250 | Entrenamiento en gestión de fatiga. |
| CAT.GEN.MPA.140 | Entrenamiento de PEDS. |
| CAT.OP.MPA.200 | Entrenamiento para la carga o descarga especial de combustible/energía. |
| CAT.OP.MPA.255 | Entrenamiento en hielo y otros contaminantes- procedimientos de vuelo. |

- Tripulación técnica en operaciones NVIS, HHO y HEMS:

| Requisito | Elementos cubiertos por el Programa |
|-----------------|--|
| SPA.NVIS.130(f) | Entrenamiento y verificación Operaciones NVIS. |
| SPA.HHO.130(f) | Entrenamiento y verificación Operaciones HHO. |
| SPA.HEMS.130(f) | Entrenamiento y verificación Operaciones HEMS. |

3.5.5 Anexo IIIA – Sistema de gestión

3.5.5.1 Solicitud de aprobación del Sistema de Gestión

En el **Anexo IIIA** se recogen los elementos correspondientes al Sistema de Gestión, cuya aprobación y supervisión se realiza mediante el procedimiento **DSA-SG-P01**.

Se debe 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 que el operador no disponga de CAMO, por tener un contrato con una CAMO perteneciente al mismo grupo empresarial del operador, el Sistema de Gestión de la CAMO contratada debe encontrarse armonizado con el del operador, según M.A.201(e bis)(5).

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, 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 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, 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 página principal del formato **OPS-AOC-P01-F001**, responsabilizándose de la veracidad de los datos aportados.

Como referencia, se encuentra publicada la guía del manual del sistema de gestión **G-DSA-SG-02** (<https://www.seguridadaerea.gob.es/ambitos/operaciones-aereas/transporte-aereo-comercial/normativa-y-material-guia>).

3.5.6 **Anexo IV – Aprobación MEL**

3.5.6.1 **Solicitud de aprobación MEL**

En **Anexo IV** se rellenará en caso de solicitud MEL para Organizaciones con Certificado de Operador Aéreo (AOC).

Para organizaciones sin AOC, la MEL se solicitará de acuerdo a la guía **OPS-MEL-P01-GU01** y los formatos asociados.

3.5.7 **Anexo V – Aprobaciones SPA**

3.5.7.1 **Solicitud de aprobación SPA**

En el **Anexo V** se recoge la información requerida respecto a las operaciones específicas recogidas en el Reglamento (UE) 965/2012 Anexo V Parte SPA. Este anexo debe rellenarse junto con el **Anexo III**.

En las tablas de las diferentes partes del **Anexo V** se recogen los requisitos de equipamiento y específicos, en ella el Operador cumplimentará:

- En Requisitos de equipamiento:
 - Medio de cumplimiento
 - Ítem MEL asociado.
- En Requisitos específicos:
 - **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.

- **Observaciones:** en caso de aclaraciones al cumplimiento del requisito. Además de cualquier comentario que considere útil para justificar el cumplimiento o la no aplicabilidad a su caso.

3.5.8 **Anexo VI – Declaración de cumplimiento de requisitos AOC**

3.5.8.1 **Declaración de cumplimiento de requisitos AOC**

En el **Anexo VI** se recoge la declaración de cumplimiento de los requisitos AOC, a los que se denomina requisitos generales.

En la tabla del **Anexo VI** 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**, en el **Anexo IIIA** o en el **Anexo V**.

3.5.9 **Anexo VII – Demostración de cumplimiento de requisitos de equipamiento**

3.5.9.1 **Demostración de cumplimiento de 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 de la normativa (UE) nº 965/2012 y demás reglamentos que le pudieran ser de aplicación para el tipo de operación a realizar.

Se realizará un **Anexo** por aeronave.

Completar en primer lugar el APARTADO 3, con el estado de revisión y la fecha de esta demostración de cumplimiento. 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). Rellenar igualmente el APARTADO 7, con la información relativa a la MEL y MMEL.

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. Cada punto lleva asignado un número de

referencia que sirve para identificar el texto de la norma al que se refiere, en el APÉNDICE F REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO.

El listado de requisitos se ha dividido en dos 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).

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, listado de componentes, 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 demostración de cumplimiento 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.
- **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 REQUERIDO:** 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

Rellenar junto con la declaración de los equipos requeridos específicamente para la realización de determinadas operaciones, enlaces de datos u operaciones PBN.

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

E. REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO

Texto de la normativa en vigor en el que se basará la demostración de cumplimiento, en el que se enumeran los diferentes requisitos con la misma referencia que en los APÉNDICES A y B.

3.5.9.2 Demostración de cumplimiento de 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 de la normativa (UE) Nº 965/2012 y demás reglamentos que le pudieran ser de aplicación para el tipo de operación a realizar.

Se realizará un **Anexo** por aeronave.

Completar en primer lugar el APARTADO 3, con el estado de revisión y la fecha de esta demostración de cumplimiento. 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). Rellenar igualmente el APARTADO 7, con la información relativa a la MEL y MMEL.

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. Cada punto lleva asignado un número de referencia que sirve para identificar el texto de la norma al que se refiere, en el APÉNDICE E REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO.

El listado de requisitos de aquellos equipos que irán a bordo en cualquier caso para poder realizar operaciones de transporte aéreo comercial 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 PART-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 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

Para las aprobaciones de operaciones PBN el operador indicará los equipos instalados que son necesarios específicamente para la realización de dichas operaciones.

Para las operaciones de vuelo sobre el agua, se han listado los equipos o el diseño del helicóptero necesarios para volar sobre el agua en función de la performance de la operación, la distancia de vuelo sobre agua y el entorno (hostil, no hostile, despegues y aterrizajes sobre el agua, etc.).

En este caso, a la hora de hacer la demostración de cumplimiento 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.
- **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 REQUERIDO:** 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 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.

D. REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO

Texto de la normativa en vigor en el que se basará la demostración de cumplimiento, en el que se enumeran los diferentes requisitos con la misma referencia que en los apéndices A, B y D.

3.5.10 **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-AOC-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.

En el caso de solicitudes MEL, que por limitaciones de espacio de la plataforma no pudiera remitirse toda la documentación, se podrá notificar por correo electrónico adjuntando un enlace de descarga de la documentación en particular.

Aclaración respecto de la solicitud inicial de AOC: En el caso de solicitud inicial de AOC, si no se dispone de borrador MEL en el momento de presentación de la solicitud se debe indicar en el apartado C Observaciones de la página principal del formato **OPS-AOC-P01-F001** con justificación de no poder presentarla. Posteriormente se presentará conforme al procedimiento MEL.

Aclaración respecto al Formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III**: Deberá ser cumplimentado debidamente junto con el **Anexo IV** en el caso de incorporación de una nueva aprobación específica u operación con aprobación requerida, y con la parte correspondiente del **Anexo V** a la operación específica SPA aplicable, para todas las matrículas a las que aplique.

Aclaración al respecto al Formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo VII.A/H**: Deberá ser cumplimentado debidamente, junto con el **Anexo IV**, y de manera obligatoria, en los siguientes casos:

- Solicitud de aprobación inicial de MEL, 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 AOC recoge el modelo de la aeronave, que para el marco del alcance de este procedimiento y con carácter general se entenderá por tipo/clase el recogido en el certificado de tipo; por ejemplo, A330 y A350 se consideran modelos distintos, 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 AS350/EC130, aparecerán en especificaciones distintas el AS350 y el EC130.

En el certificado, la página de especificaciones de la operación correspondientes a cada flota recogerá todas las características de la operación aprobadas para esa flota, 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 flota se recogerán en el Manual de Operaciones, en concreto en la Parte B Sección 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 AOC. 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 AOC”.

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-AOC-P01-GU03**.

Cuando el operador incluye una matrícula en su certificado debe haber obtenido previamente la aprobación de la MEL, así como el resto de las aprobaciones específicas asociadas 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 AOC.

En caso de que la matrícula no deba obtener aprobaciones operacionales, una vez disponga de la aprobación de la MEL podrá presentar una notificación de cambio del Manual de Operaciones a la Sección 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 AOC 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, por ejemplo, en caso de que el operador disponga de una aprobación SPA, pero que requiera aprobación por matrículas, junto con el listado de matrículas.
 - Modificación de AOC, por ejemplo, en el caso de solicitar nueva flota o nueva SPA, 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 AOC en todos los casos.

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

3.6.2 Áreas de operación

Las áreas de operación se corresponden con las regiones OACI definidas en el Doc. OACI 7030 con las siguientes salvedades:

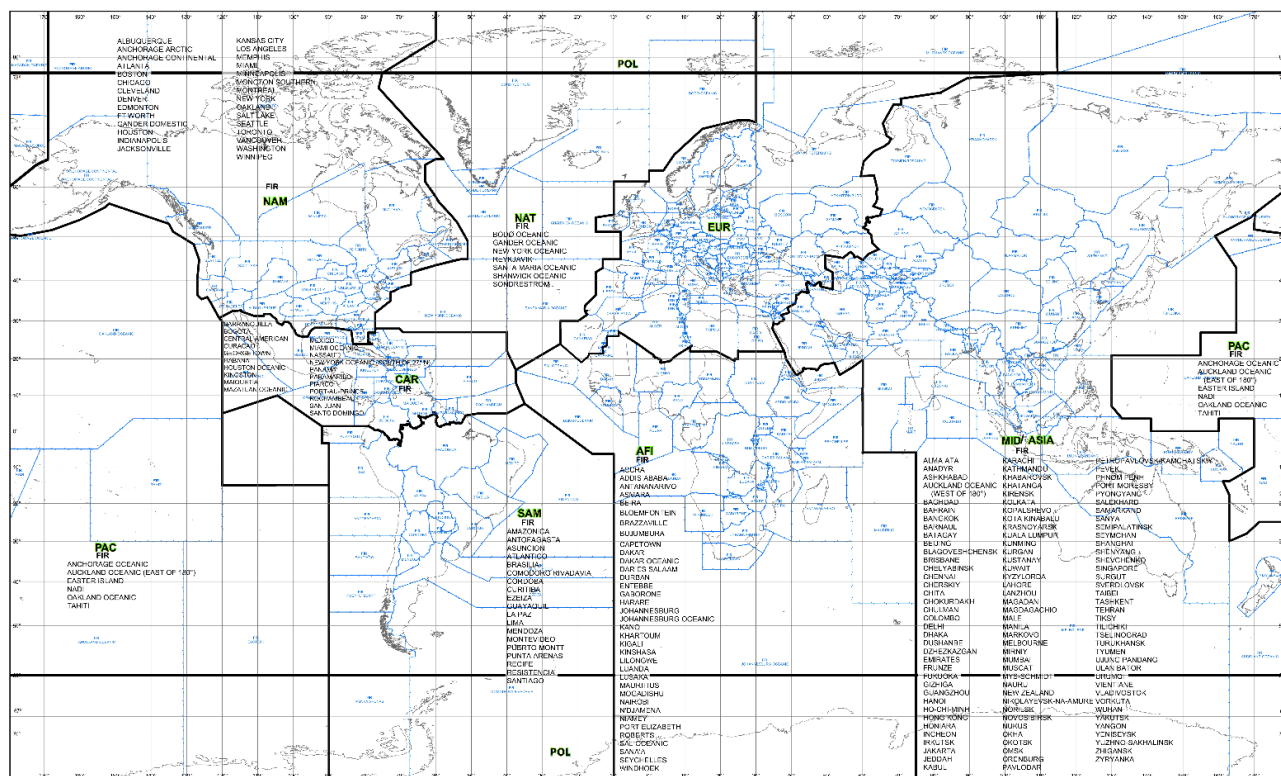
- FIR Canarias se considera en el área EUR y no en el área AFI, siguiendo el criterio del European Air Navigation Plan – Vol. I (Doc. OACI 7754).
- Las áreas que quedan al norte del paralelo N78 quedan excluidas de las áreas NAM, NAT, EUR y MID/ASIA.
- Las áreas que quedan al sur del paralelo S60 quedan excluidas de las áreas PAC, SAM, AFI y MID/ASIA.
- Se establece un área polar POL que corresponde con el área que queda al norte del paralelo N78 y al sur del paralelo S60.

Por lo tanto, las áreas de operación resultantes son:

CÓDIGOS DE LAS ÁREAS DE OPERACIÓN

| | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| AFI: África-Océano Índico | NAT: Atlántico Septentrional |
| CAR: Caribe | PAC: Pacífico |
| EUR: Europa | SAM: Sudamérica |
| MID/ASIA: Oriente Medio/Asia | POL: Polar |
| NAM: Norteamérica | WORLD: Todo el mundo |

MAPA DE LAS ÁREAS DE OPERACIÓN



3.6.2.1 Criterios de aprobación de las áreas geográficas

El operador deberá recabar la regulación aplicable en toda el área de operación y establecer un sistema de vigilancia de cambios, y cumplir los siguientes requisitos, GM1 ARO.OPS.100(b) (b):

- Adecuar sus recursos y procedimientos de control operacional a las necesidades específicas de las áreas solicitadas, realizando el análisis sobre la necesidad de implantación de procedimientos específicos en las mismas.
- Comprobar que las aeronaves destinadas a la operación en las áreas solicitadas disponen de los requisitos de performance adecuados, aprobaciones operacionales necesarias y equipamiento apropiado para las condiciones particulares de dichas áreas y se ha revisado la MEL a tal efecto.
- Impartir el entrenamiento específico respecto a las áreas de operación solicitadas a todo el personal de vuelo y de tierra afectado, incluyendo meteorología y cualquier particularidad que pueda afectar a la operación en dichas áreas. Adicionalmente se debe evaluar la conveniencia de establecer requisitos de composición y experiencia de la tripulación de vuelo.
- Establecer los procedimientos para cumplir con los requerimientos propios de las áreas solicitadas, en particular teniendo en cuenta los requisitos especiales de ATC en estas áreas.
- Comprobar que los equipos de comunicaciones, navegación y vigilancia de las aeronaves se adecúan a la infraestructura disponible en las áreas solicitadas de operación.

- Comprobar la adecuación de los aeródromos a utilizar dentro de las áreas solicitadas, disponer de mapas, cartas e información relevante necesaria para la operación, y que todo ello se encuentra incluido en la Parte C del Manual de Operaciones, y asegurar que esta información se mantiene actualizada.
- Evaluar la disponibilidad de servicios de búsqueda y rescate dentro de las áreas solicitadas, así como la adecuación del equipo de supervivencia a bordo de sus aviones al área de solicitud, incluyendo entrenamiento en el mismo.

Además, deberá demostrar capacidad para categorizar y aprobar nuevas rutas fuera de su área habitual de operación.

Se deben reflejar las áreas de operación para cada especificación de operación en el Manual de Operaciones Parte B Sección 1 y en la Parte C.

3.6.3 **Operaciones específicas, Parte SPA**

Dentro de las especificaciones de operación aparecen aquellas operaciones específicas, incluidas en la Parte SPA, las cuales requieren aprobación por parte de AESA según ARO.OPS.200.

La solicitud inicial de operaciones específicas reglamentadas en la Parte SPA se realiza a través del formato **OPS-AOC-P01-F001**, indicándolo así en el objeto de la solicitud en su página principal y posteriormente marcando en el **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III** cuáles de ellas se solicitan, completando la parte del **Anexo V** correspondiente al elemento solicitado.

En caso de solicitar aprobación de una de estas operaciones específicas con posterioridad a la emisión inicial del AOC se tramitarán como modificación de las especificaciones de operación del AOC. En ambos casos se solicitan con el formato **OPS-AOC-P01-F001**.

El resultado final será:

- el certificado AOC, con las distintas hojas de especificación de operaciones, en caso de nueva aprobación o si el operador no tiene aprobado un procedimiento de gestión de matrículas;
- la resolución de aprobaciones, junto con el Manual de Operaciones Parte B Sección 1, donde deben incluirse todas las matrículas con las aprobaciones y limitaciones para cada una de ellas, y
- el anexo de matrículas, solo si el operador tiene aprobado un procedimiento de gestión de matrículas.

3.7 **Consideraciones**

3.7.1 **Aprobación del responsable de contrato de gestión de mantenimiento de aeronavegabilidad**

En los casos de AOC restringido a vuelos locales y aquellos cuya gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad se realice en una única agrupación empresarial de compañías aéreas, según M.A.201(ebis) del Reg. (UE) Nº 1321/2014, cuando la organización no disponga de CAMO/CAO propia y ésta sea subcontratada, el responsable del contrato de gestión de la aeronavegabilidad deberá estar aprobado, al igual que el resto de cargos responsables del operador.

3.7.2 **Esquemas de especificación de tiempo de vuelo**

Los esquemas de especificación de tiempo de vuelo se consideran un elemento necesario asociado al AOC. Estos esquemas se registrarán por las siguientes normativas en función de la aeronave en la que se realice la operación:

- Reglamento (UE) 965/2012. Para operadores a los que aplica la Subparte FTL de la Parte ORO, es decir, a operadores CAT con avión, con operaciones regulares o cuya configuración operativa de pasajeros máxima (MOPSC) sea igual o mayor a 19 pasajeros.
- EU-OPS Subparte Q, Circular Operativa 16B, RD 1952/2009 y Circular DGAC 17/12/2010. Para las operaciones CAT con aviones de taxi aéreo, servicios médicos de urgencia y operaciones con un solo piloto.
- Circular Operativa 16B y su Anexo I. Para operadores de helicópteros.

3.7.3 **Anexo 9 FCL entrenamiento en base**

De acuerdo con el punto 17 del Apéndice 9 del Reglamento (UE) 1178/2011, un operador puede realizar el entrenamiento base en aeronave del programa de entrenamiento para la obtención de la habilitación de tipo de los alumnos de una ATO con la que el operador haya establecido un acuerdo a tal fin, de manera puntual o regular. En este caso, el operador deberá tener aprobado este entrenamiento en su manual de operaciones.

El operador describirá el programa de entrenamiento base en su manual de entrenamiento, Manual de Operaciones Parte D Sección 2.5.

3.7.4 **Uso de aeronaves listadas en un AOC (ORO.GEN.310 y ORO.AOC.125)**

Un operador AOC puede usar sus aeronaves para otras operaciones de transporte aéreo; operaciones comerciales especializadas (SPO) y operaciones no comerciales (NCC/NCO); siempre que describa esas operaciones en su Manual de Operaciones Parte A Sección 8.7 y en el resto de secciones afectadas, según el caso.

Por otro lado, también podrá ceder sus aeronaves a otro operador para realizar operaciones comerciales especializadas y no comerciales sin necesidad de extraerlas del AOC y sin contrato de arrendamiento siempre y cuando cumpla los requisitos de ORO.GEN.310(a)(2). Entre ellos, cabe destacar que deberá establecerse un contrato y se cederá el control operacional.

En ningún caso una matrícula de un AOC podrá realizar operación de transporte aéreo comercial en otro operador a menos que abandone el primer AOC.

3.7.5 **Bases de operaciones**

Todos los operadores incorporarán un procedimiento en el Manual de Operaciones mediante el cual se explique cómo se gestiona la apertura de una nueva base de operaciones. Este procedimiento no requiere aprobación previa por parte de AESA.

El operador deberá autorizar la operación mediante un proceso de gestión del cambio documentado, que incluirá una evaluación del cumplimiento con los requisitos aplicables a dicha operación, así como el correspondiente análisis de riesgos.

El operador deberá realizar una auditoría física y/o inspección en el lugar de operaciones, para comprobar el cumplimiento con los requisitos aplicables.

Los resultados de las auditorías deben enviarse a AESA junto con la notificación de la apertura de la nueva base.

Desde el momento en que se notifiquen a AESA, las bases estarán sujetas a las actividades regulares del sistema de gestión del operador; supervisión y control del operador, análisis de riesgos, auditorías, inspecciones, etc.

El operador deberá incluir y mantener actualizado en su Manual de Operaciones un listado de las instalaciones principal, secundarias y de las bases de operaciones, cuyo cambio estará sujeto a notificación.

La gestión del cambio del operador debe incluir una descripción de la operación y las instalaciones para llevar a cabo la operación. Por tanto, se tendrán en cuenta:

- 1) Las instalaciones, así como los servicios necesarios contratados; oficinas, asistencia al avión y a los pasajeros, preparación y documentación del vuelo, meteorología, hoja de carga.
- 2) La gestión de los documentos de vuelo tanto para despegar; OFP e información relevante al vuelo; como al aterrizar; sobres de vuelo y TLB, datos del vuelo y FDM.
- 3) Análisis de las nuevas rutas y aeródromos de operación y alternativos. Obtención de la información necesaria.
- 4) Revisión de la base de datos en el avión.
- 5) Necesidad de modificar las especificaciones de operación como consecuencia de las nuevas rutas a operar.
- 6) Necesidad de modificar los procedimientos operacionales y adaptar el entrenamiento.
- 7) El operador tiene obligaciones de supervisión y control operacional. Posible cambio en las líneas de responsabilidad por la nueva base operacional.
- 8) Análisis y mitigación de los riesgos asociados a la nueva operación; nuevos servicios contratados, diferentes unidades de medida, zona de operación, etc.
- 9) Documentación de todo el proceso; dossier con la información de la nueva operación, revisión del Manual de Operaciones para incluir la nueva base y los cambios necesarios, etc.
- 10) El operador incluirá la nueva base en el alcance del sistema de gestión con el objeto de verificar el cumplimiento de los requisitos aplicables y gestionar los riesgos de la operación.

3.7.6 Posibles alivios a los requisitos

En función de la organización, el tipo de operación y la aeronave, podrán ser de aplicación los siguientes alivios:

3.7.6.1 Requisitos del sistema de gestión

Tamaño del operador

El tamaño del operador influye en el sistema de gestión, que se ajustará al mismo, según ORO.GEN.200, lo que se puede simplificar su cumplimiento siguiendo el AMC1 ORO.GEN.200(a)(1);(2);(3);(5).

Función de control de conformidad

El tamaño del operador puede determinar que la organización sea no compleja, en este caso el Director Responsable podría ejercer las funciones de Responsable de Control de Conformidad, según AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) y GM3 ORO.GEN.200(a)(6).

3.7.6.2 Requisitos de la organización

Entrenamiento en mercancías peligrosas.

El tipo de aeronave utilizada puede hacer que el entrenamiento o briefing en transporte de mercancías peligrosas para la tripulación de vuelo que el operador debe asegurar, independientemente de que no se transporten mercancías peligrosas, no requeriría aprobación previa, según ORO.GEN.110(k).

Cargos responsables

El tamaño del operador puede determinar que la organización sea no compleja, permitiéndose que una misma persona ocupara varios cargos responsables de la organización, cumpliendo siempre con el AMC2 ORO.AOC.135(a).

Instalaciones

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, las instalaciones del operador pueden ser más sencillas y acogerse al GM1 ORO.AOC.140(b);(c).

Evaluación psicológica de las tripulaciones

El tamaño del operador, que puede determinar que la organización sea no compleja, y la naturaleza de las operaciones, la evaluación psicológica de las tripulaciones se puede simplificar, cumpliendo con el AMC1 CAT.GEN.MPA.175(c).

3.7.6.3 Requisitos de documentación

Estructura y contenido del Manual de Operaciones

La naturaleza de las operaciones y de las aeronaves utilizadas, puede simplificar la estructura y contenidos del Manual de Operaciones, siguiendo el AMC2 ORO.MLR.100 en lugar de la estructura indicada en el ORO.MLR.101 y el AMC3 ORO.MLR.100.

Limitaciones de tiempo de vuelo

La naturaleza de la operación puede nsimplificar las limitaciones de tiempo de vuelo y actividad (FTL).

Documentación a bordo

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, puede reducir la documentación que se está obligado a llevar a bordo, según CAT.GEN.MPA.180.

3.7.6.4 Requisitos de entrenamiento

ORO.FC Sección 3

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, pueden simplificar los requisitos de entrenamiento de tripulaciones. Si se cumplen con lo indicado en ORO.FC.005(b), serán de aplicación los requisitos de la sección tercera en lugar de los de la sección segunda de ORO.FC.

Ruta y área

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, pueden simplificar el entrenamiento en ruta y área, según indica ORO.FC.105(d), AMC1 ORO.FC.105(d) y GM1 ORO.FC.105(d).

Personal encargado del entrenamiento, verificación y evaluación

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, permite que el personal encargado del entrenamiento, verificación y evaluación, pueda ser según indica ORO.FC.146(e) y el AMC1 ORO.FC.146(e);(f)&(g).

3.7.6.5 Requisitos de la operación

Ruta y área de operación

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, pueden aliviar los requisitos de servicios e instalaciones en el aeródromo o lugar de operación, según CAT.OP.MPA.135(c).

Planificación del vuelo

La naturaleza de la operación y de las aeronaves utilizadas, puede hacer que no sea necesario realizar un plan de vuelo operacional, según CAT.OP.MPA.175(c).

Plan de combustible/energía

La naturaleza de las aeronaves utilizadas, puede simplificar los conceptos utilizados en el plan de combustible básico, pudiendo aplicar el AMC2 CAT.OP.MPA.181, o el AMC3 CAT.OP.MPA.181 en función de la aeronave.

Distancia de aterrizaje a la hora de llegada

La naturaleza de las aeronaves utilizadas variará el párrafo de aplicación del CAT.OP.MPA.303.

Masa y centrado

La naturaleza de las aeronaves utilizadas puede hacer no necesario mostrar la posición del centro de gravedad de la aeronave en la hoja de carga, según CAT.POL.MAB.105(a)(5).

3.7.6.6 Requisitos de equipamiento

Instrumentos de navegación

La naturaleza de la operación, puede hacer que el indicador de viraje y deslizamiento sea según el AMC2 CAT.IDE.A.125.

TAWS

La naturaleza de las aeronaves utilizadas con CofA posterior a 1 de enero de 2019, puede hacer que los requisitos del sistema de advertencia y alarma de impacto con el terreno cumplan con aquellos de clase B, según se indica en CAT.IDE.A.150(c).

4. PRE-SOLICITUD DE EMISIÓN INICIAL DE AOC

Se recomienda que el operador realice una pre-solicitud, tanto para emisión inicial de certificado como para la modificación de las especificaciones de operación, a través del formato **OPS-AOC-P01-F087**. AESA valorará si el operador está en disposición de gestionar adecuadamente la solicitud propuesta.

La pre-solicitud es una fase importante en la que el solicitante puede resolver las cuestiones relevantes del proyecto para mejorar y afinar la solicitud de aprobación. Además, también permite tener una visión del proceso a seguir, incluyendo:

- Tipo de operación; taxi aéreo, vuelos regulares, etc.
- Flota.
- Área de operación.
- Aprobaciones específicas (SPA).
- Especificaciones adicionales a incluir en el AOC; como por ejemplo, instrucción de tripulación de cabina, procedimientos de *steep approach* para aviones de performance clases A y B, etc.
- Elementos adicionales de la operación sujetos a aprobación en el Manual de Operaciones; como por ejemplos, carga o descarga especial de combustible/energía, procedimientos de tripulación de vuelo para operar en más de un tipo o variante, etc.
- Fecha de presentación de la solicitud y del Manual de Operaciones.
- Número y descripción del personal técnico con el que se cuenta. Un operador con menos de 20 *full time equivalents* (FTEs) podría considerarse no complejo, según AMC1 ORO.GEN.200(b).
- Descripción de las actividades que se subcontratarán; como por ejemplo, despacho de vuelos, seguimiento de vuelos, *runway analysis*, etc.
- Tipo de plan de combustible/energía.
- Entrenamientos e inicio de las operaciones:
 - Disponibilidad de TRI/TRE en el operador.
 - Requisitos del operador para ser comandante supervisor/verificador.
 - Disponibilidad de pilotos con experiencia en el tipo o variante.
 - Identificación de los simuladores a utilizar.
 - Identificación de las diferencias aeronave-simulador y con qué método se instruirán.
 - Planificación de los entrenamientos; fecha objetivo, instructores, proveedores, etc.
 - Inicio de las operaciones; fecha objetivo para el primer vuelo, composición de tripulación durante LIFUS y verificaciones en línea, etc.

Para solicitudes de emisión inicial, la pre-solicitud podrá presentarse en una reunión en la que el futuro operador tiene la oportunidad de adelantar a AESA las características de este nuevo AOC y las acciones con las cuales pretende cumplir para la obtención del AOC.

En caso de solicitudes de modificación de las especificaciones de operación del AOC, si la valoración de la gestión del cambio ha resultado negativa, se notificará al operador que el cambio propuesto no podrá ser aprobado en base a la documentación presentada. Si la evaluación de la pre-solicitud ha sido positiva, el operador utilizará el formato **OPS-AOC-P01-F001**, para realizar la solicitud.

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

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

5.1 Descripción del procedimiento de solicitud

El operador utilizará el formato **OPS-AOC-P01-F001** junto con aquellos **Anexos** que se vean afectados por la modificación, el cual deberá ser remitido por el operador a la División de Aprobaciones y Estandarización de Operaciones Aéreas (DAEOA), o al Servicio de Helicópteros y Trabajos Aéreos (SHTA) para operadores de helicópteros, de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA.

El formato **OPS-AOC-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, originales de tasas aplicables, 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-AOC-P01-F001 Anexo II**, junto con el **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III** para la aprobación de elementos operaciones, incluidas las operaciones específicas de la Parte SPA (Anexo V). Debe asegurarse siempre de la coherencia entre los **Anexos** de la solicitud.

La solicitud de modificación de las especificaciones de operación de un AOC deberá presentarse, al menos, 60 días antes de la fecha prevista de incorporación de la modificación en la operación.

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

5.2 Instrucciones para la cumplimentación del formato para modificación de AOC

Se utiliza el formato de solicitud **OPS-AOC-P01-F001**, cuyas instrucciones de cumplimentación se encuentran en el apartado 3.2.

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

6.1 Descripción del procedimiento de solicitud

En caso de solicitud de aprobación de procedimientos, entrenamientos de tripulaciones y/o MEL que se establecen en el Manual de Operaciones, incluyendo la solicitud de modificación del sistema

de gestión, el operador utilizará el formato **OPS-AOC-P01-F001** junto al **Anexo III** y adjuntará la revisión del Manual de Operaciones que presenta para aprobar, éstos deberán ser remitidos a la División de Aprobaciones y Estandarización de Operaciones Aéreas (DAEOA), o al Servicio de Helicópteros y Trabajos Aéreos (SHTA) para operadores de helicópteros.

El formato **OPS-AOC-P01-F001 Anexo III** también se utilizará para la solicitud de aprobación de los FSTDs que se utilicen para llevar a cabo los entrenamientos, así como sus modificaciones.

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

Los cambios de flota o de operación, y una nueva aprobación específica de la Parte SPA se consideran modificación de las especificaciones de operación del AOC y se tratan según el apartado 5.

El procedimiento de solicitud es similar al de modificación de especificaciones de operación del AOC y sigue los mismos pasos, con la particularidad de que no se emite un nuevo certificado de AOC.

Los cambios cosméticos de secciones del Manual de Operaciones sujetas a aprobación no son objeto de solicitud de modificación. En estos casos se presentará una notificación de acuerdo al apartado 7.

6.2 Instrucciones para la cumplimentación del formato de aprobación de cambio en el manual de operaciones

Se utiliza el formato de solicitud **OPS-AOC-P01-F001**, cuyas instrucciones de cumplimentación se encuentran en el apartado 3.2.

7. NOTIFICACIÓN DE CAMBIO

El operador podrá aplicar cambios que no tengan necesidad de aprobación previa siempre que tenga un procedimiento definido a tal efecto según ORO.GEN.130(c), el cual previamente haya sido aprobado por AESA. 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 AOC, ver apartado 3.6.1. La guía **OPS-AOC-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-AOC-P01-F088 Anexo I**, facilita identificar las limitaciones derivadas del equipamiento.

7.1 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 lo cambios de equipamiento, en los casos que sea necesario.

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.

8. SUPERVISIÓN

Los certificados de AOC 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:

- 11) auditorías e inspecciones, y
- 12) 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, según ARO.GEN.305.

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



9. CAMBIOS RELEVANTES DE ESTA EDICIÓN

Las solicitudes relacionadas con el sistema de gestión y los cargos responsables asociados al mismo se tramitan a través del **OPS-AOC-P01-F001 Anexo IIIA**.

Modificaciones al Manual de Operaciones sin aprobación requerida presentadas junto a otras con aprobación requerida se enumeran en el **OPS-AOC-P01-F001** apartado D.

Nuevas listas de chequeo en el **OPS-AOC-P01-F001 Anexo II**.

Actualización de elementos de aprobación de acuerdo a Reg. (UE) 2021/1296, Reg. (UE) 2021/2237 y Reg. (UE) 2022/410.

Actualización de la lista de entrenamientos aprobados en la resolución **OPS-AOC-P01-F070**.